



**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**  
**CARRERA DE CONTABILIDAD SUPERIOR Y AUDITORÍA**

**“ANÁLISIS DEL IMPACTO FINANCIERO CAUSADO POR LOS CAMBIOS IMPOSITIVOS ESTABLECIDOS POR EL COMEX, INEN Y MIPRO, SOBRE EL SECTOR IMPORTADOR DE VEHÍCULOS Y REPUESTOS EN LA CIUDAD DE CUENCA EN LOS AÑOS 2012-2015. CASO AUSTRAL CÍA. LTDA.”**

Trabajo de Titulación Previa a la obtención del

Título de Contador Público Auditor CPA.

**AUTORAS:**

CRISTINA PAOLA ALCÍVAR ARÍZAGA

0301980074

VERÓNICA ALEXANDRA MAILA FIGUEROA

0105079248

**DIRECTOR:**

ECON. LUIS HERIBERTO SUIN GUARACA

0104414479

**CUENCA-ECUADOR**

**2016**



## RESUMEN

La presente investigación tiene como objetivo realizar un análisis del impacto financiero causado por los cambios impositivos establecidos por el COMEX, INEN y MIPRO, sobre el sector importador de vehículos y repuestos en la ciudad de Cuenca en los años 2012-2015, debido a que en el país existen restricciones y normas de calidad que se aplican para la importación de determinados productos. Para el estudio se aplicó una encuesta a una muestra de empresas ubicadas en la ciudad de Cuenca para tener conocimiento de la normativa que tuvo mayor influencia sobre el sector importador de vehículos y repuestos, los cambios que las empresas adoptaron durante el periodo de vigencia de la misma, el nivel de impacto de sus ingresos por ventas y los cambios en el volumen de importación.

Por otro lado, se analizó como caso de estudio a la empresa importadora Austral Cía. Ltda., una empresa que ha tenido una gran trayectoria en el área de importaciones ya que ha venido importando desde el año de 1968, donde se realizó un estudio más profundo a través de un análisis a los estados financieros.

Mediante esta investigación se pudo determinar que los ingresos por ventas de las empresas importadoras de la ciudad de Cuenca han disminuido notablemente.

### **PALABRAS CLAVES:**

- Normativa
- Restricciones
- Ingresos
- Volumen de importación



## ABSTRACT

This research aims to conduct an analysis of the financial impact caused by tax changes established by the COMEX, INEN and MIPRO, on importing vehicles and spare parts in the city of Cuenca in 2012-2015, due to the fact that there are restrictions and quality standards that apply to the import of certain products in the country.

For this study, a survey was applied to a sample of companies located in the city of Cuenca to be aware of the rules that had the most influence in vehicles importation and its spare parts, to be aware also of the changes that companies adopted during the term, the level of impact of sales revenues and changes in its import volume.

On the other hand, the importing company Austral Cía. Ltda., was analyzed as a case study. This company has had a great track record in the area of imports as it has been importing since 1968, where further study was conducted through an analysis of the financial statements.

Through this investigation it was determined that the sales revenue of the importing companies in the city of Cuenca have declined dramatically.

## KEYWORDS:

- Normative
- Restrictions
- Income
- Import volume



## ÍNDICE DE CONTENIDOS

<b>INTRODUCCIÓN</b>	<b>20</b>
<b>CAPÍTULO I</b>	<b>22</b>
<b>MARCO TEÓRICO Y MARCO CONCEPTUAL</b>	<b>22</b>
<b>1. INTRODUCCIÓN AL CAPÍTULO</b>	<b>22</b>
1.1 MARCO CONCEPTUAL Y DESCRIPCIÓN DE LAS NORMAS Y RESOLUCIONES A LAS IMPORTACIONES EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ	23
1.1.1 Comercio exterior	23
1.1.1.1 Definiciones	24
1.1.2 Organismos rectores en el ámbito del Comercio Exterior	24
1.1.2.1 Comité de Comercio Exterior	24
1.1.2.2 Ministerio de comercio exterior	25
1.1.2.3 Ministerio de agricultura, ganadería, acuicultura y pesca	28
1.1.2.4 Secretaria de planificación y desarrollo	28
1.1.2.5 Ministerio de economía y finanzas	28
1.1.2.6 Ministerio de industrias y productividad	29
1.1.3 Asociaciones y organismos del sector automotriz	29
1.1.3.1 Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)	29
1.1.3.2 Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA)	30
1.1.3.3 Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías (CANFAC)	30
1.1.3.4 Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)	30
1.1.4 Normativa que rige el sector importador de vehículos y repuestos	31
1.1.4.1 Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones COPCI	31
1.1.4.2 Normas de calidad y reglamentos	32
1.1.4.3 Normativa emitida por el COMEX para el sector automotriz años 2012 -2015	34
1.1.5 Balanza comercial	37
1.1.5.1 Importación	37
1.1.5.5 Exportación	39
1.1.5.6 Barreras comerciales	40
1.1.5.7 Otras barreras	42
1.1.5.8 Régimen aduanero	42
1.1.6 Matriz productiva	44
1.1.7 Otros conceptos	44
1.1.7.1 Rentabilidad	44
1.1.7.2 Conceptos relacionados con vehículos	45
1.1.7.3 Conceptos repuestos	45
1.2 MARCO TEÓRICO	46
1.2.1 Razones financieras	46





1.2.1.1 Indicadores de liquidez	47
1.2.1.2 Indicadores de gestión o calidad de activos	47
1.2.1.3 Indicadores de endeudamiento o solvencia	48

## **CAPÍTULO II** **49**

### **ANTECEDENTES Y CONOCIMIENTO DEL DESARROLLO Y FUNCIONAMIENTO DEL SECTOR IMPORTADOR AUTOMOTRIZ** **49**

<b>2. INTRODUCCIÓN AL CAPÍTULO</b>	<b>49</b>
2.1 LA MATRIZ PRODUCTIVA	50
2.1.1 Ejes de la matriz productiva	51
2.1.2 Industrias priorizadas y estratégicas	52
2.2 BALANZA COMERCIAL	54
2.2.1 Exportaciones	55
2.2.1.1 Exportación nacional de vehículos	57
2.2.1.2 El petróleo en el Ecuador y su incidencia en la balanza comercial	59
2.2.2 Importaciones	60
2.2.2.1 Importación nacional de vehículos	61
2.3 ANTECEDENTES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL ECUADOR	61
2.4 DESCRIPCIÓN Y PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS DE LAS ENSAMBLADORAS DEL PAÍS	64
2.4.1 Ensambladoras	64
2.4.1.1 AYMESA	64
2.4.1.2 MARESA	65
2.4.1.3 General Motors Ómnibus BB del Ecuador	65
2.4.2 Producción nacional de vehículos	66
2.4.2.1 Vehículos que produce el sector automotriz	67
2.5 VENTAS DE VEHÍCULOS EN EL PAÍS Y EN EL AZUAY	69
2.5.1 Venta de vehículos en el país	69
2.5.2 Ventas de vehículos en el Azuay	70

## **CAPÍTULO III** **71**

### **ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA NORMATIVA SOBRE LAS EMPRESAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ** **71**

<b>3. INTRODUCCIÓN</b>	<b>71</b>
3.1 SELECCIÓN DE LOS MÉTODOS DE INVESTIGACIÓN	71
3.1.1 Universo	71
3.1.2 Necesidad de información	72
3.1.3 Encuesta	74
3.1.4 Análisis de datos	79
3.1.4.1 Barreras arancelarias	79



3.1.4.2 Normativa	79
3.1.4.3 Impacto sobre los ingresos	80
3.1.4.4 Nivel de impacto de la normativa sobre las empresas	81
3.1.4.5 Impacto sobre los inventarios de vehículos	82
3.1.4.6 Influencia de la normativa sobre los repuestos	83
3.1.4.7 Influencia de la normativa sobre el tipo de repuestos importado	84
3.1.4.8 Soluciones y estrategias de las empresas hacia los cambios atravesados por la normativa	85
3.2 CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO	86

---

## **CAPÍTULO IV**

---

**88**

### **CASO PRÁCTICO**

---

**88**

<b>4. INTRODUCCIÓN</b>	<b>88</b>
4.1 CONOCIMIENTO DE LA EMPRESA AUSTRAL CÍA. LTDA.	89
4.1.1 Historia	89
4.1.2 Misión	89
4.1.3 Visión	90
4.2 ANÁLISIS DE LAS VENTAS E IMPORTACIONES	90
4.2.1 Proyección de ventas	90
4.2.2 Análisis de las importaciones por tipo de bien	91
4.2.2.1 Importaciones de vehículos	91
4.2.2.2 Análisis de importación vehículos vs venta años 2013-2016	91
4.2.2.3 Análisis del costo de oportunidad por el excedente en el inventario	94
4.2.2.4 Importaciones de repuesto	96
4.2.2.5 Importaciones de maquinaria	97
4.2.2.6 Análisis del impacto de la normativa sobre las importaciones	97
4.3 ANÁLISIS DE LAS RAZONES FINANCIERAS	99
4.3.1 Análisis de liquidez	99
4.3.1.1 Razón corriente	99
4.3.2 Análisis de calidad de activos	100
4.3.2.1 Rotación de inventarios	100
4.3.2.2 Rotación de activo fijo	101
4.3.3 Análisis de endeudamiento	102
4.3.3.1 Endeudamiento del activo	102
4.3.3.2 Apalancamiento	103
4.4 CONCLUSIONES DEL CAPÍTULO:	104

---

## **CAPÍTULO V**

---

**105**

<b>5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b>	<b>105</b>
5.1 CONCLUSIONES	105
5.2 RECOMENDACIONES	106



---

<b>ANEXOS</b>	<b>107</b>
	<b>114</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>171</b>
<b>DISEÑO DE TESIS</b>	<b>173</b>



## ÍNDICE DE TABLAS

TABLA 1 <i>NORMATIVA INEN QUE DE MAYOR INFLUENCIA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ</i>	33
TABLA 2 <i>RESOLUCIONES 2015 – COMEX</i>	34
TABLA 3 <i>RESOLUCIONES 2014 - COMEX</i>	35
TABLA 4 <i>RESOLUCIONES 2013 - COMEX</i>	36
TABLA 5 <i>RESOLUCIONES 2012 - COMEX</i>	36
TABLA 6 <i>CUADROS DE INDUSTRIAS PRIORIZADAS</i>	52
TABLA 7 <i>CUADROS DE INDUSTRIAS ESTRATÉGICAS</i>	53
TABLA 8 <i>ESTRUCTURA ESQUEMÁTICA DE LA CLASIFICACIÓN NACIONAL DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS</i>	63
TABLA 9 <i>EMPRESAS ENCUESTADAS DEL SECTOR</i>	71
TABLA 10 <i>NECESIDADES DE INFORMACIÓN BASADAS EN LAS ENCUESTAS APLICADAS</i>	72
TABLA 11 <i>VEHÍCULOS No VENDIDOS 2013-2016</i>	93
TABLA 12 <i>VEHÍCULOS EN DEPÓSITO ADUANERO</i>	94
TABLA 13 <i>COSTO DE OPORTUNIDAD (25 VEHÍCULOS)</i>	95



## ÍNDICE DE FIGURAS

<i>FIGURA 1</i> ORGANISMOS RECTORES DEL COMERCIO EXTERIOR .....	25
<i>FIGURA 2</i> ARANCELES EN LAS IMPORTACIONES .....	38
<i>FIGURA 3</i> PROCESO DE IMPORTACIÓN .....	39
<i>FIGURA 4</i> REGÍMENES DE IMPORTACIÓN EN EL ECUADOR .....	43
<i>FIGURA 5</i> REGÍMENES DE IMPORTACIÓN EN EL ECUADOR .....	43
<i>FIGURA 6</i> EJES PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LA MATRIZ PRODUCTIVA .....	51
<i>FIGURA 7</i> BALANZA COMERCIAL.....	54
<i>FIGURA 8</i> EXPORTACIONES.....	55
<i>FIGURA 9</i> EXPORTACIONES NO PETROLERAS NO TRADICIONALES .....	56
<i>FIGURA 10</i> DESTINO DE EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS 2010-2015.....	57
<i>FIGURA 11</i> EXPORTACIÓN NACIONAL DE VEHÍCULOS ANUAL .....	57
<i>FIGURA 12</i> EXPORTACIÓN NACIONAL DE VEHÍCULOS ENERO - MAYO .....	58
<i>FIGURA 13</i> PRECIOS DEL BARRIL DE PETRÓLEO FACTURADO.....	59
<i>FIGURA 14</i> IMPORTACIONES .....	60
<i>FIGURA 15</i> IMPORTACIÓN ANUAL DE VEHÍCULOS .....	61
<i>FIGURA 16</i> PRODUCCIÓN NACIONAL DE VEHÍCULOS ANUAL .....	66
<i>FIGURA 17</i> PRODUCCIÓN NACIONAL DE VEHÍCULOS ENERO - MAYO .....	67
<i>FIGURA 18</i> PRODUCCIÓN NACIONAL DE VEHÍCULOS ANUAL .....	68
<i>FIGURA 19</i> VENTA DE VEHÍCULOS POR AÑO 2000-2014 .....	69
<i>FIGURA 20</i> PARTICIPACIÓN POR PROVINCIA AÑO 2014. ....	70



<i>FIGURA 21 BARRERAS A LAS IMPORTACIONES Y SU IMPACTO .....</i>	<i>79</i>
<i>FIGURA 22 NORMATIVA RELEVANTE APLICADA AL SECTOR AUTOMOTRIZ .....</i>	<i>80</i>
<i>FIGURA 23 IMPACTO SOBRE LOS INGRESOS .....</i>	<i>80</i>
<i>FIGURA 24 NIVEL DE IMPACTO DE LA NORMATIVA.....</i>	<i>81</i>
<i>FIGURA 25 IMPACTO SOBRE LOS INVENTARIOS DE VEHÍCULOS .....</i>	<i>82</i>
<i>FIGURA 26 INFLUENCIA DE LA NORMATIVA SOBRE LOS INGRESOS .....</i>	<i>83</i>
<i>FIGURA 27 INFLUENCIA DE LA NORMATIVA SOBRE EL TIPO DE REPUESTOS IMPORTADO.....</i>	<i>84</i>
<i>FIGURA 28 SOLUCIONES Y ESTRATEGIAS DE LAS EMPRESAS HACIA LOS CAMBIOS ATRAVESADOS POR LA NORMATIVA.....</i>	<i>86</i>
<i>FIGURA 29 PROYECCIÓN DE VENTAS .....</i>	<i>90</i>
<i>FIGURA 30 IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS .....</i>	<i>91</i>
<i>FIGURA 31 IMPORTACIÓN Y VENTA DE VEHÍCULOS 2013.....</i>	<i>92</i>
<i>FIGURA 32 IMPORTACIÓN Y VENTA DE VEHÍCULOS 2014.....</i>	<i>92</i>
<i>FIGURA 33 IMPORTACIÓN Y VENTA DE VEHÍCULOS 2015.....</i>	<i>93</i>
<i>FIGURA 34 COMPARACIÓN DE COSTOS .....</i>	<i>96</i>
<i>FIGURA 35 IMPORTACIÓN DE REPUESTOS .....</i>	<i>96</i>
<i>FIGURA 35 IMPORTACIÓN DE REPUESTOS.....</i>	<i>97</i>
<i>FIGURA 36 IMPORTACIÓN DE REPUESTOS.....</i>	<i>97</i>
<i>FIGURA 37 IMPORTACIÓN 2015.....</i>	<i>98</i>
<i>FIGURA 38 LIQUIDEZ CORRIENTE .....</i>	<i>99</i>
<i>FIGURA 39 ROTACIÓN DEL INVENTARIO Y EDAD PROMEDIO DEL INVENTARIO .....</i>	<i>100</i>
<i>FIGURA 40 ROTACIÓN DEL ACTIVO FIJO .....</i>	<i>101</i>



---

FIGURA 41 ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO .....	102
FIGURA 42 APALANCAMIENTO .....	103

## ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO 1 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AÑO 2012 .....	107
ANEXO 2 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AÑO 2013 .....	109
ANEXO 3 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AÑO 2014 .....	111
ANEXO 4 ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA AÑO 2015 .....	113
ANEXO 5 ESTADO DE RESULTADOS AÑO 2012 .....	115
ANEXO 6 ESTADO DE RESULTADOS AÑO 2013 .....	117
ANEXO 7 ESTADO DE RESULTADOS AÑO 2014 .....	119
ANEXO 8 ESTADO DE RESULTADOS AÑO 2015 .....	121
ANEXO 9 RESOLUCIÓN No. 011-2015 .....	123
ANEXO 10 RESOLUCIÓN No. 65 .....	127
ANEXO 11 RESOLUCIÓN No. 66 .....	134
ANEXO 12 RESOLUCIÓN No. 050.2015 .....	141
ANEXO 13 RTE INEN 034 .....	148
ANEXO 14 RESOLUCIÓN No. 14 390 .....	164



## **RECONOCIMIENTO DE DERECHOS DEL AUTOR**

**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**Cláusula de derechos de autor**



Yo, **CRISTINA PAOLA ALCÍVAR ARÍZAGA**, autora del trabajo de titulación “ANÁLISIS DEL IMPACTO FINANCIERO CAUSADO POR LOS CAMBIOS IMPOSITIVOS ESTABLECIDOS POR EL COMEX, INEN Y MIPRO, SOBRE EL SECTOR IMPORTADOR DE VEHÍCULOS Y REPUESTOS EN LA CIUDAD DE CUENCA EN LOS AÑOS 2012-2015. CASO AUSTRAL CÍA. LTDA.”, reconozco y acepto el derecho de la Universidad de Cuenca, en base al Art. 5 literal c) de su Reglamento de Propiedad Intelectual, de publicar este trabajo por cualquier medio conocido o por conocer, al ser requisito para la obtención de mi título de Contador Público Auditor. El uso que la Universidad de Cuenca hiciere de este trabajo, no implica afección alguna de mis derechos morales o patrimoniales como autora.

Cuenca, Mayo de 2016

**CRISTINA PAOLA ALCÍVAR ARÍZAGA**

**C.I. 030198007-4**





## RECONOCIMIENTO DE DERECHOS DEL AUTOR

UNIVERSIDAD DE CUENCA  
Cláusula de derechos de autor



Yo, VERÓNICA ALEXANDRA MAILA FIGUEROA, autora del trabajo de titulación “ANÁLISIS DEL IMPACTO FINANCIERO CAUSADO POR LOS CAMBIOS IMPOSITIVOS ESTABLECIDOS POR EL COMEX, INEN Y MIPRO, SOBRE EL SECTOR IMPORTADOR DE VEHÍCULOS Y REPUESTOS EN LA CIUDAD DE CUENCA EN LOS AÑOS 2012-2015. CASO AUSTRAL CÍA. LTDA.”, reconozco y acepto el derecho de la Universidad de Cuenca, en base al Art. 5 literal c) de su Reglamento de Propiedad Intelectual, de publicar este trabajo por cualquier medio conocido o por conocer, al ser requisito para la obtención de mi título de Contador Público Auditor. El uso que la Universidad de Cuenca hiciere de este trabajo, no implica afección alguna de mis derechos morales o patrimoniales como autora.

Cuenca, Mayo de 2016

VERÓNICA ALEXANDRA MAILA FIGUEROA

C.I. 010507924-8



## RECONOCIMIENTO DE RESPONSABILIDAD

UNIVERSIDAD DE CUENCA  
Cláusula de propiedad intelectual



Yo, **CRISTINA PAOLA ALCÍVAR ARÍZAGA**, certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación “ANÁLISIS DEL IMPACTO FINANCIERO CAUSADO POR LOS CAMBIOS IMPOSITIVOS ESTABLECIDOS POR EL COMEX, INEN Y MIPRO, SOBRE EL SECTOR IMPORTADOR DE VEHÍCULOS Y REPUESTOS EN LA CIUDAD DE CUENCA EN LOS AÑOS 2012-2015. CASO AUSTRAL CÍA. LTDA.”, son de exclusiva responsabilidad de su autora.

Cuenca, Mayo de 2016

**CRISTINA PAOLA ALCÍVAR ARÍZAGA**

**C.I. 030198007-4**



## RECONOCIMIENTO DE RESPONSABILIDAD

UNIVERSIDAD DE CUENCA  
Cláusula de propiedad intelectual



Yo, **VERÓNICA ALEXANDRA MAILA FIGUEROA** , certifico que todas las ideas, opiniones y contenidos expuestos en la presente investigación “ANÁLISIS DEL IMPACTO FINANCIERO CAUSADO POR LOS CAMBIOS IMPOSITIVOS ESTABLECIDOS POR EL COMEX, INEN Y MIPRO, SOBRE EL SECTOR IMPORTADOR DE VEHÍCULOS Y REPUESTOS EN LA CIUDAD DE CUENCA EN LOS AÑOS 2012-2015. CASO AUSTRAL CÍA. LTDA.”, son de exclusiva responsabilidad de su autora.

Cuenca, Mayo de 2016

**VERÓNICA ALEXANDRA MAILA FIGUEROA**

**C.I. 010507924-8**



## DEDICATORIA

*El presente trabajo lo dedico en primer lugar a Dios, quien es la fuente de sabiduría y el pilar fundamental en cada área de mi vida, su fidelidad y amor siempre serán mi mayor inspiración.*

*A mi madre Diana Arízaga, por el apoyo incondicional en todo momento, por ser siempre esa luz que guía mi camino para superarme y ser mejor día a día.*

*También lo dedico a mis hermanos Mateo y Francisco por ser quienes con su cariño y alegría me animan a seguir adelante.*

*Cristina*



## DEDICATORIA

*El presente trabajo quiero dedicar en primer lugar a Dios por darme la sabiduría, salud y confianza para poder cumplir una de mis metas más anheladas.*

*A mis padres Luis y Teresa quienes con su gran apoyo, amor y comprensión me han guiado en cada etapa de mi vida.*

*A mis hermanos Xavier y Priscila por su apoyo incondicional siempre.*

*Verónica*



## AGRADECIMIENTO

*Mi gratitud en todo lo que realice siempre será para Dios, quien con su gracia y favor me permite cumplir los anhelos y metas de mi corazón.*

*Agradezco a mi madre y hermanos por estar presentes enseñándome a perseverar y ser constante en este proceso.*

*A mis familiares y amigos, en especial a Gabriel por su compañía y palabras de aliento para realizar este trabajo.*

*Agradezco infinitamente al Econ. Luis Suin, quien con sus conocimientos, consejos y dedicación aportó para que este trabajo sea realizado de la mejor manera*

*A mi amiga y compañera Verónica Maila por contribuir con su paciencia y esfuerzo para realizar el presente trabajo.*

*Finalmente mi más sincero agradecimiento es para cada uno de los docentes de la Carrera de Contabilidad y Auditoría de la Universidad de Cuenca quienes brindaron todo el conocimiento para llevar a cabo esta investigación.*

*Cristina*



## AGRADECIMIENTO

*Quiero agradecer a Dios por ser mi guía en mi vida y darme la sabiduría para poder culminar con esta etapa de mis estudios.*

*Agradezco a mis padres por enseñarme que con esfuerzo y perseverancia se pueden lograr las cosas en la vida y también a mis hermanos y demás familiares y amigos por su confianza y apoyo incondicional.*

*Un agradecimiento especial al Econ. Luis Suin por su paciencia y ser el guía de nuestro trabajo de titulación.*

*A mi amiga Cristina Alcívar por su gran apoyo, para que juntas hayamos realizado esta investigación.*

*También agradezco a la empresa Austral Cía. Ltda. por su ayuda para la realización de nuestro trabajo.*

*A la Universidad de Cuenca y a los docentes que impartieron sus conocimientos en toda mi etapa estudiantil.*

*Verónica*

## INTRODUCCIÓN

El sector importador en los últimos años en nuestro país ha atravesado por varios cambios, en su mayoría estos cambios han sido por la aplicación de normativa que restringe el curso normal de las importaciones en la mayoría de sectores.

Como se conoce el Ecuador no es fabricante de vehículos por lo cual el sector automotriz funciona en torno a las importaciones que se realizan. El presente estudio tiene como fin mostrar una visión general del sector importador de vehículos y repuestos; centrándose en realizar también un análisis de tipo económico sobre la repercusión de la aplicación de la normativa sobre esta industria

En el Capítulo I, se mostrará el marco teórico con las respectivas definiciones sobre comercio exterior y sus organismos rectores, las asociaciones y organismos que han conformado las empresas automotrices y la normativa relacionada con el área de importaciones del sector.

En el Capítulo II, se expondrá con detalle el estado actual del sector importador de vehículos y repuestos del país y específicamente del Azuay, se investigará mediante cifras el comportamiento que ha tenido la balanza comercial en los últimos cuatro años.

En el Capítulo III, mediante una encuesta que se realizará a las empresas importadoras de vehículos y repuestos de la ciudad de Cuenca analizaremos el impacto financiero y administrativo que la aplicación de las distintas normas estudiadas tendrían sobre el giro de su negocio.





En el Capítulo IV, se realizará el estudio del caso de la empresa Austral Cía. Ltda. para identificar de forma específica el impacto financiero y realizar un análisis de lo que ha sucedido en este ámbito con la empresa antes mencionada

Y finalmente en el Capítulo V, se realizarán las respectivas conclusiones y recomendaciones pertinentes después de haber realizado la presente investigación.



## CAPÍTULO I

### MARCO TEÓRICO Y MARCO CONCEPTUAL

#### 1. Introducción al capítulo

En el presente capítulo se mostrará la información conceptual sobre los términos que se utilizan en el comercio exterior, la normativa aplicada a las importaciones y otros conceptos importantes referentes al ámbito automotriz.

Es por esto que se partirá del concepto de comercio exterior, seguido por una breve descripción de sus organismos donde el organismo rector es el Comité de Comercio Exterior (COMEX).

También se conocerán las asociaciones y organismos que conforman las empresas del sector automotriz, dentro de las cuales se destacan: la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, la Asociación Ecuatoriana Automotriz, la Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías y la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Estas asociaciones u organismos fueron creadas con el fin de encontrar información actualizada sobre la producción, ventas, importaciones, exportaciones, entre otras y en general apoyar a las empresas del sector automotriz con todo lo relacionado en este ámbito.

Se realizará también un análisis sobre la normativa que regula al sector de vehículos y repuestos, donde estarán presentes las normas o resoluciones que emiten el COMEX, INEN y MIPRO que influyen y han generado un importante impacto sobre el



mencionado sector.

Dentro del capítulo también se puede encontrar el concepto de importación, el cual se va a desglosar en un amplio detalle dónde se explicará sobre los aranceles en las importaciones, los regímenes de importación, el proceso para importar, entre otros y un concepto de matriz productiva y balanza comercial en el cual se va a explicar con mayor detalle porque estas influyen o se relacionan con el tema a analizar en el capítulo II.

Por último, dentro del marco teórico se describirán cada uno de los índices o ratios financieros que serán aplicados en el caso de estudio del capítulo IV.

## **1.1 Marco conceptual y descripción de las normas y resoluciones a las importaciones en el sector automotriz**

### **1.1.1 Comercio exterior**

El intercambio de bienes y servicios es tan antiguo como cualquier otro tipo de actividad económica, es importante mencionar que el comercio exterior toma fuerza en el siglo XX desde el inicio de la primera revolución industrial, puesto que muchas empresas alrededor del mundo empezaron a fabricar sus productos con el uso de maquinaria, productos que empezaron a ser comprados por países que no estaban en capacidad de producirlos o debido a que se especializaban en producir otro tipo de productos.



#### **1.1.1.1 Definiciones**

“El Comercio Exterior es aquella actividad económica basada en los intercambios de bienes, capitales y servicios que lleva a cabo un determinado país con el resto de los países del mundo, regulado por normas internacionales o acuerdos bilaterales.” (Ballesteros, 2001)

“El comercio exterior es el intercambio de bienes o servicios existente entre dos o más naciones con el propósito de que cada uno pueda satisfacer sus necesidades de mercado tanto internas como externas. Está regulado por normas, tratados, acuerdos, y convenios internacionales entre los países para simplificar sus procesos y busca cubrir la demanda interna que no pueda ser atendida por la producción nacional”. (Recuperado de: <http://www.comercioyaduanas.com.mx>)

El comercio exterior se puede definir como la compra y venta de bienes o servicios en la cual participan los distintos países del mundo para satisfacer las necesidades acorde con la normativa internacional y nacional a la que se sujeta cada país.

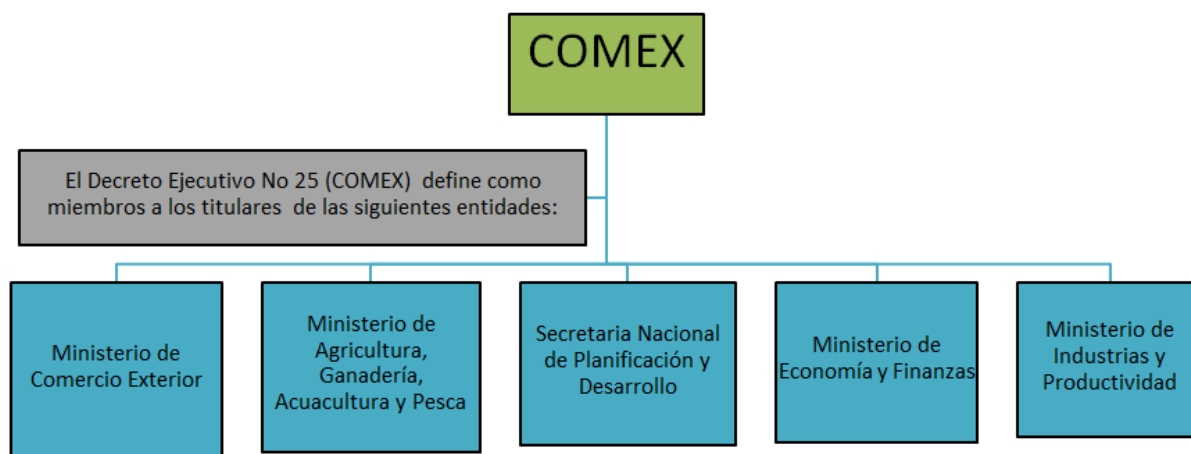
#### **1.1.2 Organismos rectores en el ámbito del Comercio Exterior**

##### **1.1.2.1 Comité de Comercio Exterior**

El Comité de Comercio Exterior (COMEX) es el organismo que aprueba las

políticas públicas nacionales en materia de política comercial, es un cuerpo colegiado de carácter intersectorial público, encargado de la regulación de todos los asuntos y procesos vinculados a esta materia. (COMEX, 2015)

Mediante Decreto Ejecutivo No. 25 se reestructura al COMEX y se define como miembros a los titulares a las siguientes entidades como se puede observar a continuación en la Figura N° 1:



**Figura 1** Organismos rectores del comercio exterior

**Fuente:** COMEX

**Elaborado por:** Las Autoras

### 1.1.2.2 Ministerio de comercio exterior

El Ministerio de Comercio Exterior es el ente rector de la Política de Comercio Exterior e Inversiones, que propicia, de manera estratégica y soberana la inserción económica y comercial del país en el contexto internacional, que contribuya a la integración latinoamericana y que apoye el cambio de la matriz productiva, mediante la formulación, planificación, dirección, gestión y coordinación de la política de comercio

exterior, la promoción comercial, la atracción de inversiones, las negociaciones comerciales bilaterales y multilaterales, la regulación de importaciones y la sustitución selectiva y estratégica de importaciones, con el propósito de contribuir al desarrollo económico y social del país. (Ministerio de Comercio Exterior)

El Ministerio de Comercio Exterior en su rendición de cuentas del año 2013 expone como funciones y atribuciones principales las siguientes:

1. Proponer, ejecutar y coordinar las negociaciones de acuerdos comerciales, así como administrar la implementación y seguimiento de los acuerdos comerciales internacionales suscritos por el país, de acuerdo con las directrices que para el efecto emitan el Presidente de la República, el Vicepresidente de la República y las demás instancias competentes;
2. Ejercer la representación y defensa de los intereses y el ejercicio pleno de los derechos del Estado en materia de comercio exterior, ante organismos internacionales de comercio, foros comerciales o frente a prácticas desleales de comercio exterior;
3. Promover y coordinar los procesos de integración económicos, con énfasis en la región latinoamericana;
4. Promover la inversión extranjera y el ingreso de divisas como instrumentos que coadyuven al desarrollo endógeno del país, con respecto al medio ambiente, a los trabajadores, a los compromisos con el Estado y a los consumidores;
5. Diseñar e implementar estrategias y acciones para desarrollar y promover las



- marcas sectoriales o denominaciones de origen dirigidas a la promoción comercial y posicionamiento de sus productos y servicios en el exterior;
6. Establecer y promover mecanismos logísticos internacionales para facilitar el transporte, almacenamiento, consolidación, redistribución y comercialización de productos ecuatorianos en los países y mercados internacionales, articulándolos con las entidades rectoras competentes;
  7. Proponer e implementar políticas, normas, condicionamientos y procedimientos de exportación e importación o diferimiento, de acuerdo a los requerimientos y necesidades del país;
  8. Apoyar el proceso de incentivos y regulación para la generación de valor agregado en las exportaciones y para la inserción en cadenas de valor internacionales;
  9. Identificar y normar la transferencia de tecnología y conocimiento de las importaciones, orientadas al sector productivo nacional;
  10. Establecer políticas de comercio justo, de comercio inclusivo y de consorcios de comercio exterior, con trato preferencial a las microempresas y actores de la economía popular y solidaria;
  11. Promover la complementariedad y alianzas internacionales entre los países exportadores de los principales productos de exportación del Ecuador;
  12. Planificar y promover, en coordinación con las distintas entidades competentes, la adecuada prestación y acceso a servicios y facilidades asociadas al fomento exportador.



### **1.1.2.3 Ministerio de agricultura, ganadería, acuicultura y pesca**

El Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuicultura y Pesca es la institución rectora del multisector, para regular, normar, facilitar, controlar, y evaluar la gestión de la producción agrícola, ganadera, acuícola y pesquera del país; promoviendo acciones que permitan el desarrollo rural y propicien el crecimiento sostenible de la producción y productividad del sector impulsando al desarrollo de productores, en particular representados por la agricultura familiar campesina, manteniendo el incentivo a las actividades productivas en general. (Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuicultura y Pesca)

### **1.1.2.4 Secretaria de planificación y desarrollo**

La Secretaria de Planificación y Desarrollo es la encargada de administrar y coordinar el Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa, como medio de desarrollo integral del país a nivel sectorial y territorial; establecer objetivos y políticas estratégicas, sustentadas en procesos de información, investigación, capacitación, seguimiento y evaluación; orientar la inversión pública y promover la democratización del Estado, a través de una activa participación ciudadana, que contribuya a una gestión pública transparente y eficiente. (Secretaría de Planificación y Desarrollo)

### **1.1.2.5 Ministerio de economía y finanzas**

Es el Ministerio encargado de contribuir al cumplimiento de los objetivos de



desarrollo del país y a una mejor calidad de vida para las y los ecuatorianos, a través de una eficaz definición, formulación y ejecución de la política fiscal de ingresos, gastos y financiamiento público; que garantice la sostenibilidad, estabilidad, equidad y transparencia de las finanzas públicas. (Ministerio de Economía y Finanzas)

#### **1.1.2.6 Ministerio de industrias y productividad**

Es el encargado de formular y ejecutar políticas públicas, para la transformación del patrón de especialización industrial, que genere condiciones favorables para el Buen Vivir. (Ministerio de Industrias y Productividad)

#### **1.1.3 Asociaciones y organismos del sector automotriz**

En el país existen diferentes asociaciones u organizaciones que reúnen a los principales participantes de este sector, a través de las cuales buscan obtener información actualizada sobre las leyes, resoluciones, entre otros, y a su vez estar al día en la información cualitativa y cuantitativa del sector automotriz, a continuación se describen las más importantes:

##### **1.1.3.1 Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)**

Esta Cámara fue fundada en el año de 1968 por lo que ha estado funcionando alrededor de 47 años y fue creada con los siguientes objetivos:

- Cooperar con los organismos públicos y privados en todo lo relacionado con la industria automotriz.



- Apoyar a las empresas ensambladoras y a los productores de materiales para el ensamble de vehículos en las gestiones relacionadas con su actividad. (Recuperado de, [www.cinae.org.ec](http://www.cinae.org.ec))

### **1.1.3.2 Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA)**

La historia de la AEA muestra en su página web que la misma se crea en el año de 1945 es decir tiene alrededor de 70 años de trayectoria. Esta asociación desde sus inicios está encargada de vigilar leyes, decretos, acuerdos, resoluciones que dispongan los gobiernos de turno, tanto a nivel nacional como seccional, con el fin que las decisiones que se tomen no repercutan en las actividades de sus asociados. (Recuperado de, [www.aea.com.ec](http://www.aea.com.ec))

### **1.1.3.3 Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías (CANFAC)**

Con fecha 31 de julio de 2007, según información publicada en la página web de la cámara, el Ministerio de Industria y productividad aprobó la creación de la misma. Esta cámara asocia a los proveedores de carrocerías, están localizados en la Provincia de Tungurahua, específicamente en la ciudad de Ambato. La principal empresa dedicada a esta actividad es la Industria Metálica Cepeda (IMCE). (Recuperado de, [www.canfacecuador.com](http://www.canfacecuador.com))

### **1.1.3.4 Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE)**

Según la historia de la asociación, esta fue creada en el año de 1946 donde en ese entonces se la conocía como la Asociación Ecuatoriana Automotriz del Interior

(AEADI), esta asociación inició con 19 importadores de repuestos que querían servir y apoyar al sector automotor del Ecuador, luego 56 años después cambia su denominación y pasa a ser AEADE.

Abarca a los distribuidores o concesionarios de vehículos automotores, así como de los negocios complementarios de esta industria como llantas, accesorios, repuestos, talleres, entre otros. La misión principal es apoyar a todos los asociados brindando servicios de defensa gremial, asesoría legal y comercial, capacitación así como estadísticas del sector. (Recuperado de, [www.aeade.net](http://www.aeade.net))

#### **1.1.4 Normativa que rige el sector importador de vehículos y repuestos**

El sector automotriz ha constituido una importante rama dentro del sector económico del Ecuador, el mismo que ha sido regulado por normativa que al igual que en otros sectores ha impactado de diferentes maneras sobre este. Existe normativa con el fin de que se vendan vehículos más seguros y que cumplan con normas técnicas y de calidad para brindar a la ciudadanía una mayor seguridad al utilizar este medio de transporte. Por otro lado está la normativa que controla la cantidad de vehículos importados y también está la aplicación de salvaguardias a determinadas partidas que se presentan en los anexos de cada resolución.

##### **1.1.4.1 Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones**

##### **COPCI**

En el Registro Oficial Suplemento No. 351 del 29 de diciembre del 2010, se



publicó el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversión. Según el Artículo 1 del COPCI se rigen a la presente normativa todas las personas naturales y jurídicas y demás formas asociativas que desarrollen una actividad productiva, en cualquier parte del territorio nacional.

El ámbito de esta normativa abarcará en su aplicación el proceso productivo en su conjunto, desde el aprovechamiento de los factores de producción, la transformación productiva, la distribución y el intercambio comercial, el consumo, el aprovechamiento de las externalidades positivas y políticas que desincentiven las externalidades negativas. Así también impulsará toda la actividad productiva a nivel nacional, en todos sus niveles de desarrollo y a los actores de la economía popular y solidaria; así como la producción de bienes y servicios realizada por las diversas formas de organización de la producción en la economía, reconocidas en la Constitución de la República. De igual manera, se regirá por los principios que permitan una articulación internacional estratégica, a través de la política comercial, incluyendo sus instrumentos de aplicación y aquellos que facilitan el comercio exterior, a través de un régimen aduanero moderno transparente y eficiente.

#### **1.1.4.2 Normas de calidad y reglamentos**

La industria automotriz ecuatoriana aplica cerca de cien Normas y Reglamentos Técnicos aprobados por el INEN<sup>1</sup>, entre las que se pueden citar las relacionadas con la

---

<sup>11</sup> **Servicio Ecuatoriano de Normalización:** Misión.- Organismo técnico nacional, eje principal del Sistema Ecuatoriano de la Calidad en el país, competente en Normalización, Reglamentación Técnica y Metrología, que contribuye a garantizar el cumplimiento de los derechos ciudadanos relacionados con la seguridad; la protección de la vida y la salud humana, animal y vegetal; la preservación del medio ambiente; la protección del consumidor y la promoción de la cultura de la calidad y el mejoramiento de la productividad y competitividad en la sociedad ecuatoriana. ([www.normalizacion.gob.ec](http://www.normalizacion.gob.ec))

gestión ambiental y elementos de seguridad. Dentro de estas cien normas a continuación en la Tabla N° 1 se puede observar la normativa INEN que más influyó en el sector de vehículos y repuestos:

**Tabla 1** Normativa INEN que de mayor influencia del sector automotriz

RESOLUCIÓN	DESCRIPCIÓN
<b>INEN- 0962-84</b>	Esta norma establece las dimensiones de los remaches utilizados para zapatas de freno y discos de embrague en vehículos automotores.
<b>INEN-0963-10</b>	Esta norma establece los requisitos que deben cumplir los remaches empleados como elementos de fijación del ensamble revestimiento - soporte utilizado en el sistema de frenos y discos de embrague de los vehículos automotores.
<b>INEN-0964-84</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Esta norma establece y limita los valores de la presión en las cañerías de aire comprimido utilizadas para conexión neumática de vehículos de tradición y sus remolques.</li><li>• También determina la eficiencia del frenado.</li></ul>
<b>INEN-ISO-6310-09</b>	Esta norma especifica el método para el ensayo y medición de la deformación por compresión de los revestimientos de freno los cuales son aplicables a los ensambles de pastilla de freno de disco, ensambles de zapata de freno de tambor y materiales de fricción sin placa de respaldo.
<b>RTE-INEN-017-08</b>	Este Reglamento Técnico Ecuatoriano establece los procedimientos para el control de las emisiones contaminantes de fuentes móviles terrestres, con el fin de proteger la vida y la salud humana, animal y vegetal, y al ambiente, sin perjuicio de la eficiencia de los vehículos automotores.
<b>INEN-ISO-4030-2-05</b>	Esta norma internacional especifica los requisitos para la ubicación y marcado del número de identificación del vehículo (VIN) sobre vehículos automotores, remolques, motocicletas y motonetas como se definen en la NTE INEN-ISO 3833.
<b>INEN-ISO-3779-10</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Esta norma especifica el contenido y estructura del número de identificación de un vehículo (VIN) con el fin de establecer, sobre una base mundial, un sistema de numeración alfanumérica para vehículos automotores.</li><li>• Esta norma se aplica a los vehículos automotores, remolques, motocicletas y motonetas como se definen en NTE INEN-ISO 3833.</li></ul>

**Fuente:** INEN

**Elaborado por:** Las Autoras



1.1.4.3 Normativa emitida por el COMEX para el sector automotriz  
años 2012 -2015

Tabla 2 Resoluciones 2015 – COMEX

RESOLUCIONES 2015-COMEX					
Resolución	Descripción	Objeto	Fecha	Registro Oficial	Fecha de Registro
02	Exclusión de la aplicación de la Resolución 050-2014 del Pleno del COMEX a determinadas subpartidas arancelarias	Salvaguardia	20/01/2015	R.O. SP2 428	30/01/2015
03	Sustituir el Anexo 1 de la Resolución 049-2014 del Pleno del COMEX, de conformidad con el Anexo 1	Cupos de importación a vehículos	03/02/2015	R.O SP2 438	13/02/2015
05	Excluir de la aplicación de la medida correctiva prevista en la Resolución 050-2014 del Pleno del COMEX, a las mercancías clasificadas en las subpartidas arancelarias previstas en el Anexo 1  Parte 1 Parte 2	Cupos de importación de vehículos y CKD	29/12/2014	R.O SP2 438	13/02/2015
06	Aplicación de Resolución 042-2014 (UE)	Identificación de mercadería originaria de la Unión Europea	03/02/2015	R.O SP2 438	13/02/2015
08	Reforma Arancelaria respecto a Vehículos Eléctricos	Reformas arancelarias	11/02/15	R.O 463	20/03/015
11	Establecimiento de una sobre tasa arancelaria de carácter general y no discriminatoria a las mercancías clasificadas en las subpartidas.	Reformas arancelarias	06/03/2015	R.O 456	11/03/2015
13	Se establece devolución condicionada de tributos mediante procedimiento simplificado	Tributos	20/03/2015		
16	Reformas a la Resolución 011-2015 relativa a Salvaguarda por Balanza de Pagos	Reformas arancelarias	04/08/2015	R.O SP 483	15/04/2015
18	Reforma de la Resolución COMEX 51 de 27 de marzo de 2012	Restricción de importación	04/08/2015		
19	Reformar el anexo 2 de la Resolución 049-2014 del Pleno del COMEX	Restricción de importación	05/05/2015	R.O SP 503	19/05/2015

**Fuente:** COMEX. Normativa



**Tabla 3** *Resoluciones 2014 - COMEX*

RESOLUCIONES 2014-COMEX					
Resolución	Descripción	Objeto	Fecha	Registro Oficial	Fecha de Registro
09	Registro de Importadores de Neumáticos de las subpartidas 4011.20.10.00 y 4011.20.90.00.		21/03/2014	R.O. 225	14/04/2014
11	Restricción cuantitativa para las importaciones que realice la empresa CIUDAD DEL AUTO CIAUTO CIA. LTDA	Importación de Vehículos	21/03/2014	R.O.225	14/04/2014
49	Prorrogar la vigencia hasta el 31 de diciembre del 2015 de las Resoluciones Nos. 65 y 66 del año 2012 y 011-2014, así como de sus respectivas reformas, de conformidad con los Anexos 1 y 2 de la presente Resolución  Anexo1 Anexo 2	Cupos de importación de vehículos y CKD	29/12/2014		
50	Apruébase la aplicación de una medida correctiva en los términos del artículo 98 del Acuerdo de Cartagena para los productos originarios del Perú y Colombia	Salvaguardia	29/12/2014	R.O SP 408	5/01/2015
51	Reformar el Arancel Nacional de importaciones, de conformidad con el Anexo 1 de la presente la Resolución.  Anexo1	Arancel	29/12/2014		

**Fuente:** COMEX. Normativa



**Tabla 4** Resoluciones 2013 - COMEX

RESOLUCIONES 2013-COMEX					
Resolución	Descripción	Objeto	Fecha	Registro Oficial	Fecha de Registro
101	Cuotas asignadas en la Resolución 66 para ser aplicadas anualmente mientras este en vigencia la restricción cuantitativa de importación de vehículos	Restricción cuantitativa de importación.	07/01/2013	SP 2 R.O. 873	17/03/2013
106	Nota Complementaria Nacional de CKD de chasis equipado con su motor. Restricción cuantitativa a la importación de CKD de chasis equipado con su motor.	Restricción cuantitativa de importación.	10/09/2013	SP R.O. 95	04/10/2013
109	Aprobar informe Técnico de sustitución de importaciones en la Res 66 y posteriores.		17/09/2013	SP2 R.O. 95	04/10/2013
110	Apruébase como medida excepcional, la cuota de importación de vehículos, clasificados en las subpartidas mencionadas en la Resolución N° 66 del COMEX, para el año 2013		17/09/2013	SP2 R.O. 95	15/06/2012
114	CIAUTO presente: Recurso de Reposición contra la Resolución 106		08/11/2013	SP R.O. 151	26/12/2013
116	Certificado de reconocimiento INEN	Documento de control	19/11/2013		

**Fuente:** COMEX. Normativa

**Tabla 5** Resoluciones 2012 - COMEX

RESOLUCIONES 2012-COMEX					
Resolución	Descripción	Objeto	Fecha	Registro Oficial	Fecha de Registro
51	Disposición para la importación de vehículos especiales.	Restricción cuantitativa de importación.	27/03/2012	R.O. 700	10/05/2012
64	Modificaciones arancelarias CKD	Tarifas Arancelarias	11/06/2012	SP R.O. 730	22/06/2012
65	Modificación Arancelaria CKD	Restricciones a la importación de CKD	11/06/2012	SP R.O. 730	22/06/2012
66	Restricción anual a la importación de vehículos	Establecer cupos de importación	11/06/2012	SP R.O. 725	15/06/2012
68	Disposición aclaratoria	Inclusión de partidas arancelarias en la Resolución 66	13/06/2012	SP R.O. 730	22/06/2012

**Fuente:** COMEX. Normativa



### **1.1.5 Balanza comercial**

La balanza comercial es “el Comercio Exterior en sus dos fases: importaciones y exportaciones, auxiliado por la comercialización y la comunicación, viajando de un país a otro, visitando o participando en exposiciones, etc., lleva al industrial a adquirir conocimientos, criterio y un espíritu más amplio para efectuar importantes transacciones”. (Mercado, 2000)

Según el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones en su página web define la balanza comercial como el registro de las importaciones y exportaciones de un país durante un período. El saldo de la misma es la diferencia entre exportaciones e importaciones. Es positiva cuando el valor de las importaciones es inferior al de las exportaciones, y negativa cuando el valor de las exportaciones es menor que el de las importaciones. (Recuperado de: <http://www.proecuador.gob.ec>)

En conclusión es la diferencia entre las exportaciones y las importaciones, es positiva cuando las importaciones son inferiores a las exportaciones y negativa cuando las exportaciones son menores a las importaciones.

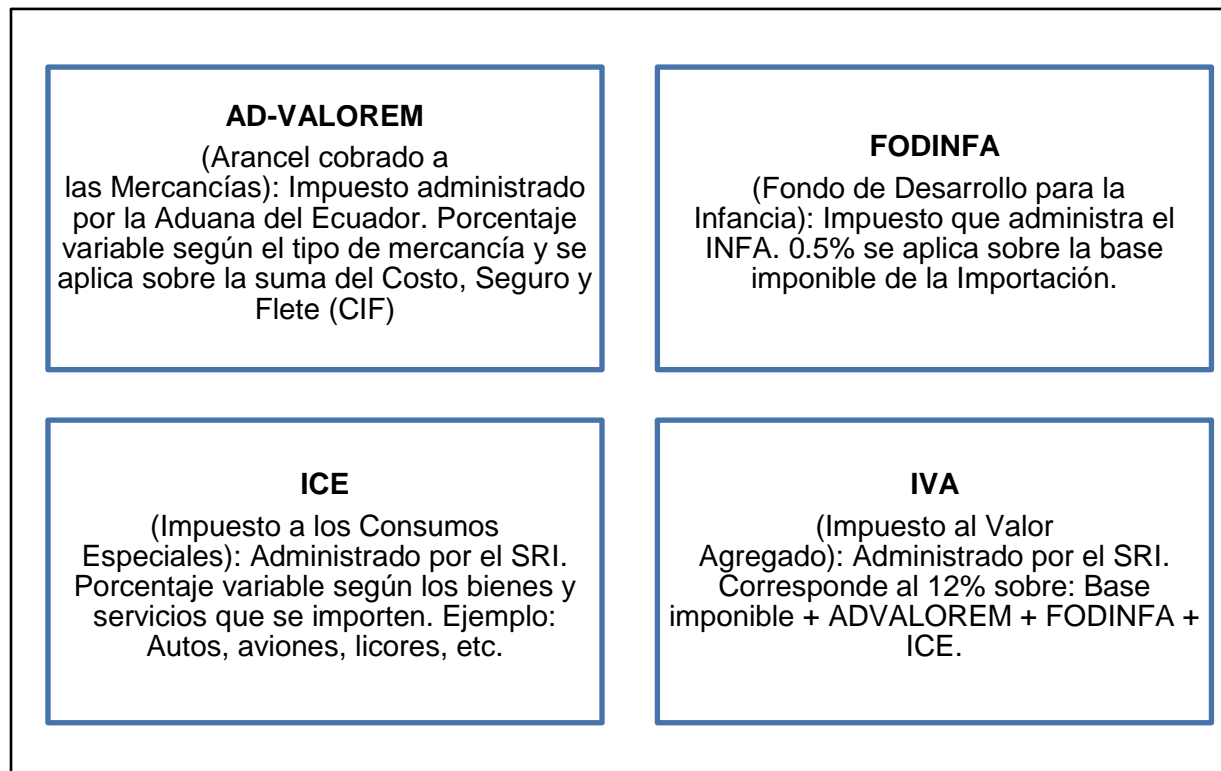
A continuación se presenta una breve reseña conceptual sobre los componentes de la balanza comercial.

#### **1.1.5.1 Importación**

Es la acción de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del régimen de importación al

que se haya sido declarado. (SENAE, 2012)

### 1.1.5.2 Aranceles en las importaciones en el Ecuador



**Figura 2** Aranceles en las Importaciones

**Fuente:** COPCI

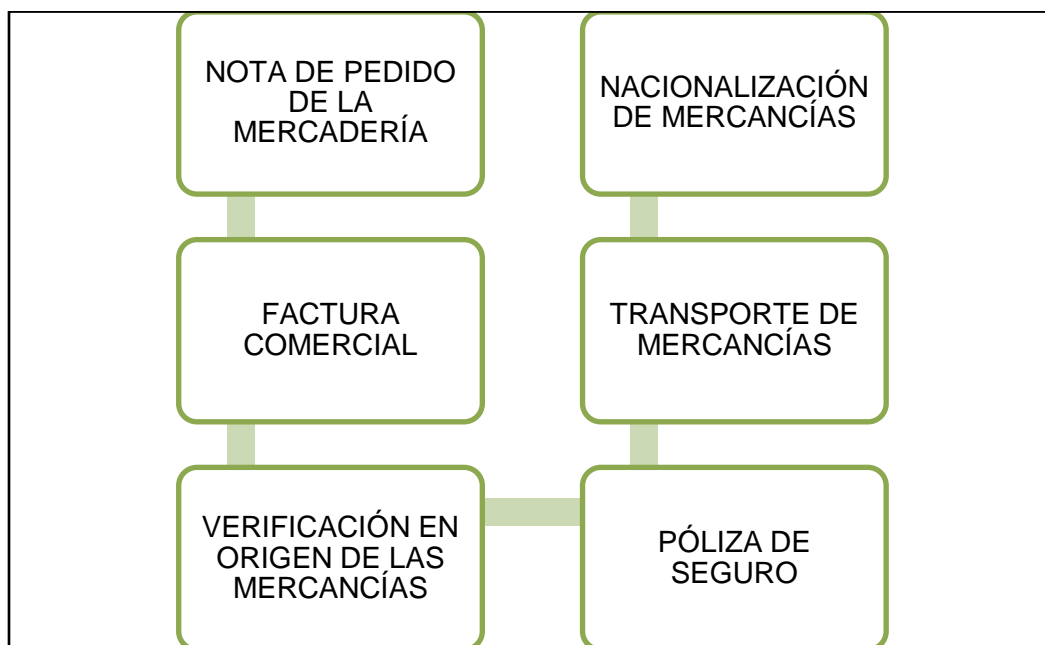
**Elaborado por:** Las Autoras

### 1.1.5.3 Quienes pueden importar en el Ecuador

Según el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador pueden importar todas las personas naturales o jurídicas, ecuatorianas o extranjeras radicadas en el país que

hayan sido registrados como importador en el sistema ECUAPASS<sup>2</sup> y aprobado por la Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador.

#### 1.1.5.4 Proceso de importación



**Figura 3** Proceso de Importación

**Fuente:** SENAE

**Elaborado por:** Las Autoras

#### 1.1.5.5 Exportación

“Es el régimen aduanero que permite la salida definitiva de mercancías en libre circulación, fuera del territorio aduanero ecuatoriano o a una Zona Especial de Desarrollo Económico, con sujeción a las disposiciones establecidas en la normativa legal vigente.” (SENAE, 2015)

<sup>2</sup> ECUAPASS es el sistema con el cual el Servicio Nacional de Aduana facilita los procesos de comercio exterior, refuerza y asegura el control aduanero de nuestro país ahorrando tiempo en los trámites de importación y exportación. Recuperado de: <https://portal.aduana.gob.ec/>

“La exportación es una actividad vital dentro de los negocios internacionales y consiste en comercializar los productos o servicios fuera de los límites territoriales del país al que pertenece el oferente; junto con las importaciones integra el concepto de comercio internacional.” (Lerma Kirchner & Márquez Castro, 2010)

En conclusión la exportación es la salida de bienes o servicios fuera del país, en este caso el país que exporta es el oferente o vendedor de los mismos en el mercado internacional.

#### **1.1.5.6 Barreras comerciales**

Es una restricción que impone el gobierno en el área del Comercio Internacional.

- **Barreras arancelarias:**

Las barreras arancelarias son tarifas oficiales que se fijan y cobran a los importadores y exportadores en las aduanas de un país, por la entrada o salida de las mercancías. En el caso de Ecuador no se cobra ninguna tarifa para cualquier producto que sea exportado, es decir por la salida del territorio nacional.

#### **Derechos arancelarios**

Estos están previstos en el arancel de importaciones de mercancías y en el caso del Ecuador es la Nomenclatura Andina (NANDINA) y son aplicables para todas las mercaderías comprendidas en el arancel de importaciones.

Sólo hay dos tipos de aranceles, los ad-valorem y los específicos, de ellos se

desprenden otras combinaciones:

- Arancel de valor agregado o ad-valorem es el que se calcula sobre un porcentaje del valor del producto (CIF), Ejemplo: 5% del valor CIF.
- Arancel específico, se basa en otros criterios como puede ser el peso, por ejemplo USD 5 por cada kilo de ropa nueva. Es un pago establecido por cada unidad de medida del bien importado.
- Arancel anti-dumping es un arancel que se aplica a la importación de productos que reciben subvenciones de los países donde se producen. Estas subvenciones les permiten exportar por debajo del costo de producción.
- Arancel mixto es el que está compuesto por un ad-valorem y un arancel específico que se gravan simultáneamente a la importación. (Recuperado de: <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-arancelarias/>)

### **Arancel de exportación**

“Es uno de los tipos de aranceles menos empleado por la mayor parte de los países a nivel mundial, ya que las mercancías exportadas generalmente quedan exentas de todo tipo de derechos arancelarios. En todo caso, un arancel de exportación determina un derecho arancelario para los productos exportados.” (Recuperado de, <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-arancelarias/>)

- **Barreras no arancelarias:**

“Se refiere a las disposiciones gubernamentales que obstruyen el ingreso libre

de mercancías a un país determinado, poniendo requisitos de ingreso a los productos o servicios como: determinadas reglas o ciertas características.

Existen 2 tipos de Barreras no arancelarias:

**Barreras Sanitarias:** Proponen evitar el ingreso a un país de aquellas mercancías que puedan dañar la salud de la población debido al posible contenido de elementos nocivos de tipo físico, químico o biológico.

**Barreras Técnicas:** Se refieren a los requisitos que debe reunir determinado producto en cuanto a su estructura en general y componentes para que pueda ingresar a un determinado mercado.” (Recuperado de, <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-no-arancelarias/>)

#### 1.1.5.7 Otras barreras

##### **Salvaguardia**

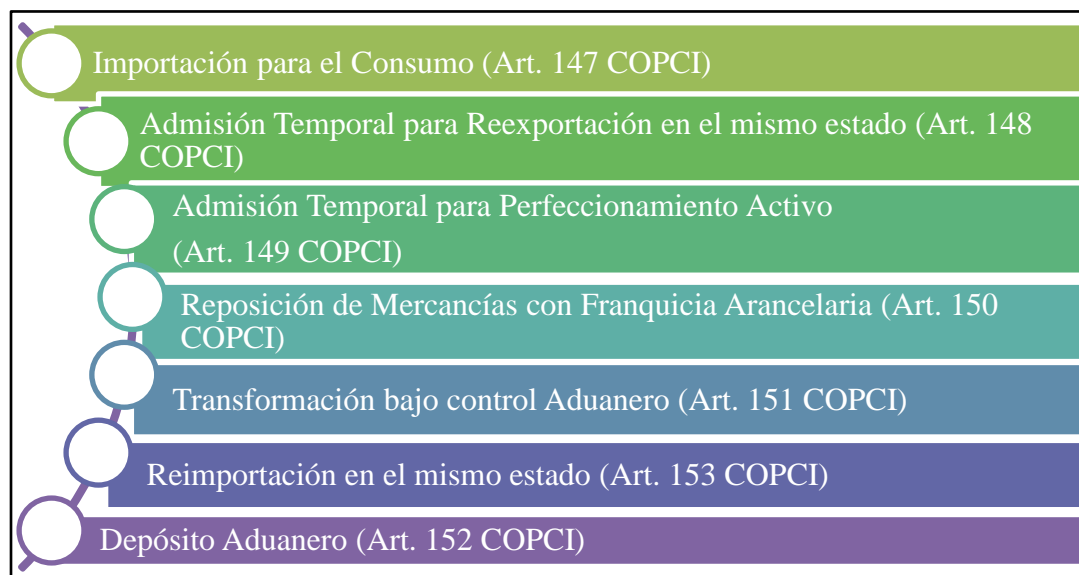
“Consiste en una sobretasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatoria, con el propósito de regular el nivel general de las importaciones y, de esta manera, salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos. ” (COMERCIO EXTERIOR, 2015)

#### 1.1.5.8 Régimen aduanero

“Es el tratamiento aplicable a las mercancías, solicitado por el declarante, de acuerdo a la legislación aduanera vigente.” (Aduana, 2015)

A continuación se presentan en la figura 4 y 5 los regímenes a la importación y exportación del Ecuador:

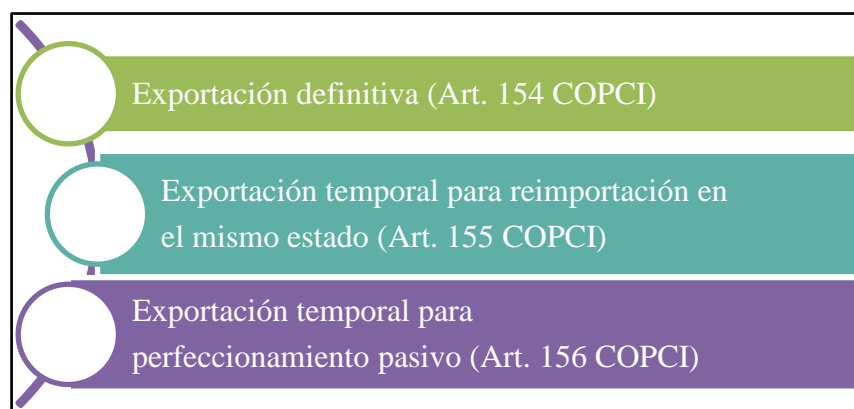
#### 1.1.5.9 Regímenes de importación en el Ecuador



**Figura 4**  
Regímenes de importación en el Ecuador

**Fuente:** SEANE  
**Elaborado por:** Las Autoras

#### 1.1.5.10 Regímenes de exportación en el Ecuador



**Figura 5** Regímenes de importación en el Ecuador

**Fuente:** SEANE

**Elaborado por:** Las Autoras

### **1.1.6 Matriz productiva**

Según la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES) en su folleto informativo Transformación de la Matriz Productiva (2012) explica que el conjunto que incluye los productos, los procesos productivos y las relaciones sociales resultantes de esos procesos, se denomina matriz productiva y que el Gobierno Nacional plantea transformar la misma y lograr una inserción estratégica y soberana en el mundo, lo que permitirá:

- Contar con nuevos esquemas de generación, distribución y redistribución de la riqueza;
- Reducir la vulnerabilidad de la economía ecuatoriana;
- Eliminar las inequidades territoriales;

Incorporar a los actores que históricamente han sido excluidos del esquema de desarrollo de mercado.

### **1.1.7 Otros conceptos**

#### **1.1.7.1 Rentabilidad**

El diccionario de la Real Academia Española (RAE) define la rentabilidad como la condición de rentable y la capacidad de generar renta (beneficio, ganancia, provecho, utilidad). La rentabilidad, por lo tanto, está asociada a la obtención de ganancias a partir de una cierta inversión.

En conclusión la rentabilidad es el lucro que se obtiene por invertir un





determinado valor.

#### 1.1.7.2 Conceptos relacionados con vehículos

**Chasis:** Término de origen francés (chás-sis) usado corrientemente para designar el bastidor<sup>3</sup> del automóvil. Proviene de chas-se, caza. En lenguaje técnico define más propiamente el bastidor con todos los órganos mecánicos necesarios para el funcionamiento del vehículo. (Diccionario)

**CKD:** CKD, siglas en inglés de “Completly Knock Down” (Kit de montaje) es un sistema logístico mediante el cual se consolidan en un almacén todas las piezas necesarias para armar un automóvil, y se envían según los programas de fabricación, a fábricas en otros lugares del mundo donde se ensamblan en la cadena de montaje. (<http://meetlogistics.com/>)

#### 1.1.7.3 Conceptos repuestos

**Zapata:** Pieza del freno de algunos vehículos que actúa por fricción contra el eje o contra las ruedas. (Diccionario)

**Disco de embrague:** Elemento fundamental del embrague de fricción. Al ser apretado contra la superficie del volante, permite la transmisión gradual del movimiento de rotación entre el volante y el primario del cambio. (Diccionario)

---

<sup>3</sup> El bastidor, en el sentido clásico de la palabra, es la armazón metálica que sirve para fijar y relacionar entre sí los distintos órganos y grupos mecánicos del automóvil (transmisión, suspensión, ruedas, carrocería, etc.). (Diccionario)



**Cañería:** Conducto o tubería por donde circulan o se distribuyen las aguas o el gas. (Diccionario)

**Pastillas de freno:** Las pastillas están diseñadas para producir una alta fricción con el disco. Deben ser reemplazadas regularmente, y muchas están equipadas con un sensor que alerta al conductor cuando es necesario hacerlo. ([www.gng.es](http://www.gng.es))

**VIN:** VIN (Vehicle Identification Number) Número de Identificación del Vehículo.

**Filtro:** Como su nombre indica, su labor se basa en la filtración de elementos físicos del aire o fluidos como el aceite y el combustible. Son esenciales para el funcionamiento del coche y permiten filtrar las impurezas que puedan llegar de forma externa al motor y así alargar la vida útil de nuestro coche. ([motor.uncomo.com](http://motor.uncomo.com))

## **1.2 Marco teórico**

### **1.2.1 Razones financieras**

“Los Indicadores Financieros o Ratios Financieros son ratios o medidas que tratan de analizar el estado de la empresa desde un punto de vista individual, comparativamente con la competencia o con el líder del mercado. ” (Recuperado de: [http:// www.encyclopediainanciera.com](http://www.encyclopediainanciera.com))

A continuación se presentan los conceptos de los indicadores que se van aplicar en el caso de estudio del capítulo IV, los mismos que fueron obtenidos de página web de la Superintendencia de Compañías ([www.supercias.gob.ec](http://www.supercias.gob.ec)) a excepción de la rotación de inventarios:



### **1.2.1.1 Indicadores de liquidez**

Estos indicadores surgen de la necesidad de medir la capacidad que tienen las empresas para cancelar sus obligaciones de corto plazo. Sirven para establecer la facilidad o dificultad que presenta una compañía para pagar sus pasivos corrientes al convertir a efectivo sus activos corrientes. Dentro de los indicadores de liquidez se encuentra:

#### **Liquidez corriente**

Este índice relaciona los activos corrientes frente a los pasivos de la misma naturaleza. Cuanto más alto sea el coeficiente, la empresa tendrá mayores posibilidades de efectuar sus pagos de corto plazo.

### **1.2.1.2 Indicadores de gestión o calidad de activos**

Estos indicadores tienen por objetivo medir la eficiencia con la cual las empresas utilizan sus recursos. Dentro de estos indicadores están los siguientes:

#### **Rotación de inventarios**

“Rotación de Inventarios, representa el número de veces que se recuperan los inventarios en un periodo dado, a través del proceso de ventas. Para obtener la estimación del número de días que le lleva a una Empresa el vender su inventario, se dividen los días del año entre la rotación. ” (Recuperado de: <http://www.eco-finanzas.com>)

### **Rotación del activo fijo**

Indica la cantidad de unidades monetarias vendidas por cada unidad monetaria invertida en activos inmovilizados.

#### **1.2.1.3 Indicadores de endeudamiento o solvencia**

Los indicadores de endeudamiento o solvencia tienen por objeto medir en qué grado y de qué forma participan los acreedores dentro del financiamiento de la empresa. Dentro de estos se encuentran:

#### **Endeudamiento del activo**

Este índice permite determinar el nivel de autonomía financiera. Cuando el índice es elevado indica que la empresa depende mucho de sus acreedores y que dispone de una limitada capacidad de endeudamiento, o lo que es lo mismo, se está descapitalizando y funciona con una estructura financiera más arriesgada.

#### **Apalancamiento**

Se interpreta como el número de unidades monetarias de activos que se han conseguido por cada unidad monetaria de patrimonio. Es decir, determina el grado de apoyo de los recursos internos de la empresa sobre recursos de terceros.



## CAPÍTULO II

### ANTECEDENTES Y CONOCIMIENTO DEL DESARROLLO Y FUNCIONAMIENTO DEL SECTOR IMPORTADOR AUTOMOTRIZ

#### 2. Introducción al capítulo

El presente capítulo tiene como objetivo brindar un conocimiento más amplio sobre la situación actual del sector importador automotriz y al mismo tiempo observar la evolución del mismo por el periodo 2012 – 2015, debido a las restricciones a las importaciones impuestas al sector; es importante mencionar también que en la actualidad en el país existen 3 ensambladoras de vehículos que realizan exportaciones a países como Colombia y Venezuela.

El Ecuador desde hace aproximadamente 8 años ha experimentado cambios en varios niveles, el principal de ellos ha sido en el ámbito político, puesto que el actual gobierno tiene entre uno de sus objetivos primordiales el realizar cambios en lo que es la matriz productiva, esto en pocas palabras hace referencia a que se impulsa al país a fabricar lo que actualmente importa.

El cambio de la matriz productiva generaría un impacto directo en lo que es la balanza comercial del país ya que al aumentar la producción nacional el saldo total de la balanza comercial sería positivo así de esta manera dejaría de ser el Ecuador un país primario-exportador.



## 2.1 La matriz productiva

Para el presente análisis se va a partir de una breve descripción de la matriz productiva y cómo esta influye en el desarrollo de la industria automotriz.

Según la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES) en su folleto informativo Transformación de la Matriz Productiva (2012), define a la matriz productiva como el conjunto que incluye los productos, los procesos productivos y las relaciones sociales resultantes de esos procesos, es decir, la matriz productiva es el conjunto que incluye productos porque son los bienes que se generan en el país, procesos productivos puesto que para la elaboración de los productos se requiere de un proceso de calidad innovador, y relaciones sociales porque interviene directamente la sociedad con conocimientos y experiencia sobre el proceso productivo.

La economía ecuatoriana se ha caracterizado por ser una economía primario – exportadora, esto quiere decir que el actual modelo de generación de riquezas se basa en proveer de materias primas al mercado internacional, para luego importar los bienes o servicios con mayor valor agregado o a su vez productos terminados.

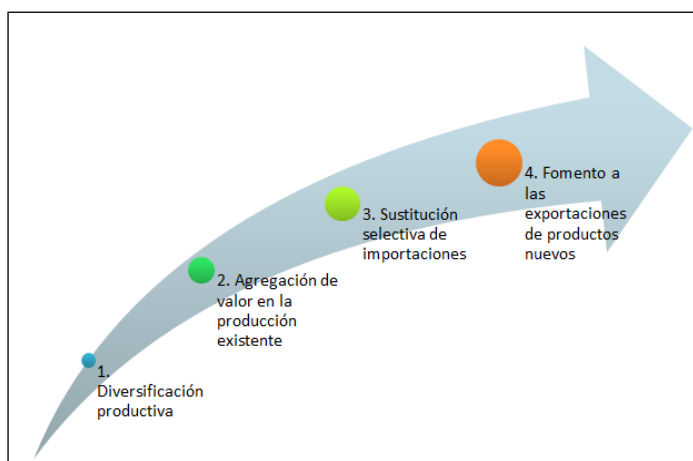
El cambio de la matriz productiva en Ecuador, busca superar el actual modelo de generación de riquezas a través de la creación de nuevo conocimiento, tecnología e inversión a los procesos productivos de la industria ecuatoriana para poder exportar lo que antes se importaba.

En Ecuador, dentro del Plan Nacional del Buen Vivir 2013 - 2017, el objetivo

número 10 Impulsar la Transformación de la Matriz Productiva expresa lo siguiente:

“Los desafíos actuales deben orientar la conformación de nuevas industrias y la promoción de nuevos sectores con alta productividad, competitivos, sostenibles, sustentables y diversos, con visión territorial y de inclusión económica en los encadenamientos que generen.”

### 2.1.1 Ejes de la matriz productiva



**Figura 6** Ejes para la transformación de la matriz productiva  
**Fuente:** [www.planificacion.gob.ec](http://www.planificacion.gob.ec)  
**Elaborado por:** Las autoras

Existen 4 ejes para la transformación de la matriz productiva como se puede observar en la Figura N° 6; la industria automotriz estaría relacionada con en el primer eje debido a que en este, se pretende diversificar la producción a través del desarrollo de las industrias como la metalurgia y siderúrgica las cuales estarían vinculadas de manera directa e indirecta con el ensamblaje de vehículos y la fabricación de repuestos.

El interés por el cambio de la matriz productiva ha generado que en el país se tomen en consideración varios aspectos regulatorios para la sustitución de las importaciones con bienes que ya producimos y que seríamos capaces de sustituir en el corto plazo: industria farmacéutica, tecnología y metalmecánica esto con respecto al tercer eje y su relación con el sector automotriz.

### 2.1.2 Industrias priorizadas y estratégicas

Según la SENPLADES, se han identificado 14 industrias priorizadas (Tabla N° 6) y 5 industrias estratégicas (Tabla N° 7) para el proceso de cambio de la matriz productiva, como se puede apreciar en los cuadros que se presentan a continuación:

**Tabla 6** Cuadros de industrias priorizadas

INDUSTRIAS PRIORIZADAS	
SECTOR	Industria
BIENES	1) Alimentos frescos y procesados
	2) Biotecnología (bioquímica y biomedicina)
	3) Confecciones y calzado
	4) Energías renovables
	5) Industria farmacéutica
	6) Metalmecánica
	7) Petroquímica
	8) Productos forestales de madera
SERVICIOS	9) Servicios ambientales
	10) Tecnología (software, hardware y servicios informáticos)
	11) Vehículos, automotores, carrocerías y partes
	12) Construcción
	13) Transporte y logística
	14) Turismo

**Fuente:** SENPLADES. Folleto informativo. Transformación de la matriz productiva

**Elaborado por:** Las autoras

En la Tabla N° 6 se puede apreciar a las industrias priorizadas, divididas en dos



sectores: bienes y servicios. El sector de bienes está compuesto por 8 industrias y el sector de servicios por 6; en el sector de servicios se encuentra la industria de vehículos, automotores, carrocerías y partes, sector en el que se centrará el análisis de la presente investigación.

El sector automotriz en los últimos años ha tenido una importante participación en la economía ecuatoriana argumento que lo respalda el Instituto de Promoción de Exportación e Inversiones en una publicación informativa en el año 2013, en la cual menciona que se recaudó en impuestos alrededor de USD 400 millones, además de su impacto en la generación de empleo en las diferentes partes de su cadena, desde el ensamble hasta la distribución y venta.

**Tabla 7** Cuadros de industrias estratégicas

CUADRO 2: INDUSTRIAS ESTRATÉGICAS		
INDUSTRIA	POSIBLES BIENES O SERVICIOS	PROYECTOS
1) REFINERÍA	Metano, butano ,propano, gasolina ,queroseno, gasoil	• Proyecto Refinería del Pacífico
2) ASTILLERO	Construcción y reparación de bancos, servicios asociados	• Proyecto de implementación de astillero en Posorja
3) PETROQUÍMICA	Urea, pesticidas herbicidas, fertilizantes, foliares, plásticos, fibras sintéticas, resinas	• Estudios para la producción de urea y fertilizantes nitrogenada • Planta Petroquímica Básica
4) METALURGIA	(Cobre) Cables eléctricos, tubos, laminación	• Sistema para la automatización de actividades de catastro seguimiento y control minero, seguimiento control y fiscalización de labores a gran escala.
5) SIDERÚRGICA	Planos, largos	• Mapeo geológico a nivel nacional a escala 1:100.000 y 1:50.000 para las zonas de mayor potencial geológico minero.

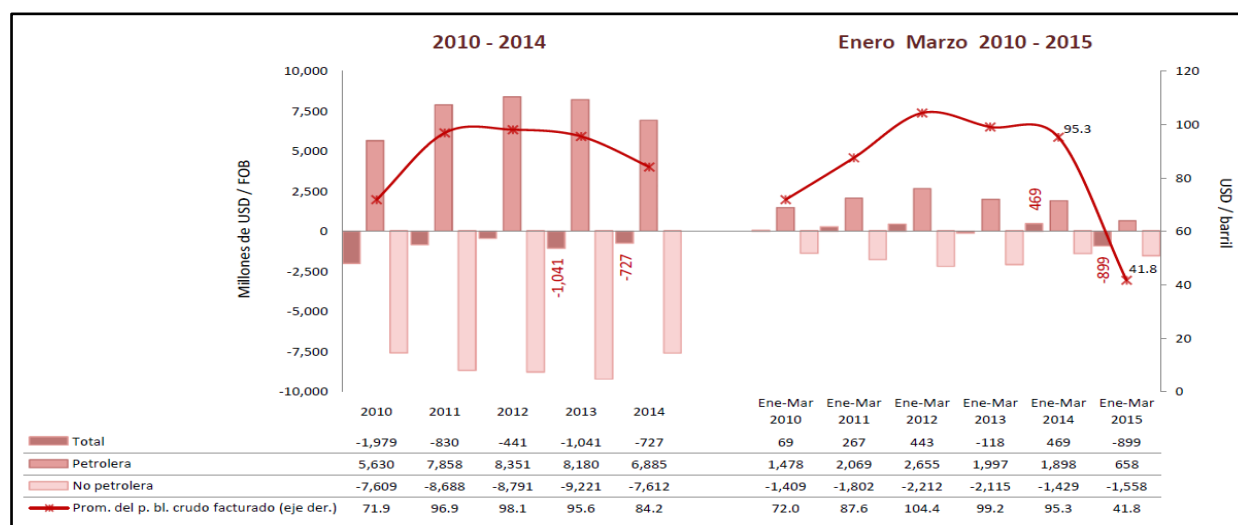
**Fuente:** SENPLADES. Folleto informativo. Transformación de la matriz productiva

**Elaborado por:** Las autoras

La Tabla N° 7 presenta a las 5 industrias estratégicas: refinera, astillero, petroquímica, metalurgia y la siderúrgica, las cuales están representadas por proyectos a cumplir para el desarrollo óptimo de cada una. A través de estos sectores se promueve el trabajo, dedicación y sobretodo un enfoque centrado en cada industria, ya que se pueden definir objetivos y metas para el desarrollo de las mismas.

## 2.2 Balanza comercial

Se puede definir a la balanza comercial como aquella que registra las exportaciones e importaciones que realiza el país, dentro de ella detalla el total de exportaciones e importaciones petroleras y no petroleras. Por otro lado, la balanza puede presentar saldos positivos (exportaciones mayores a las importaciones) o negativos (exportaciones menores a las importaciones). Cuando es positiva existe un superávit comercial y cuando es negativa se habla de un déficit comercial.



**Figura 7** Balanza comercial

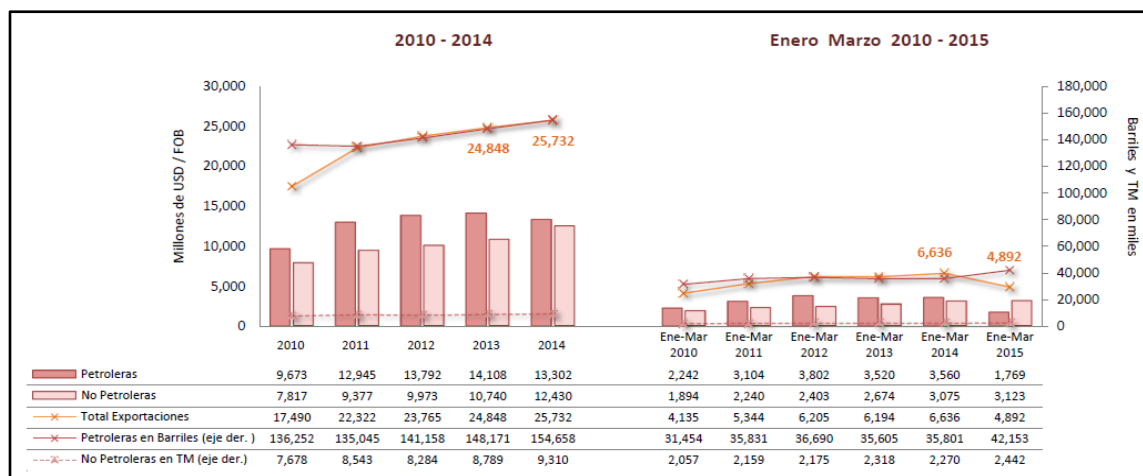
**Fuente:** Estadísticas macroeconómicas. Presentación coyuntural. Mayo 2015

**Elaborado por:** Banco Central del Ecuador

El Banco Central del Ecuador realiza publicaciones de forma periódica a través de su página web, en la cual se puede encontrar gran variedad de información económica, macroeconómica y una amplia base de datos para el conocimiento del estado actual de la economía ecuatoriana. Para el análisis de la balanza comercial la presente investigación se basará en las publicaciones macroeconómicas que realiza el mismo.

Según el Banco Central del Ecuador, se puede observar en el Figura N° 7 el comportamiento anual de la balanza comercial, la cual presenta un saldo negativo constante en el período 2010 – 2014. En el año 2013 con respecto al año 2012 el total de la balanza comercial sufrió un déficit del 136%, este porcentaje representa el saldo negativo más sustancial dentro de este período.

### 2.2.1 Exportaciones



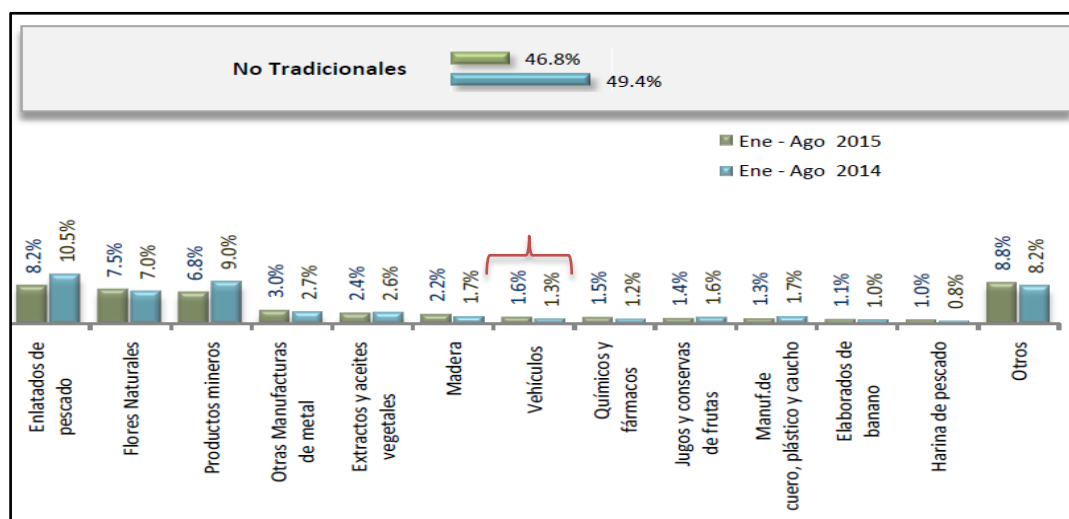
**Figura 8** Exportaciones

**Fuente:** Estadísticas macroeconómicas. Presentación coyuntural. Mayo 2015

**Elaborado por:** Banco Central del Ecuador

En cuanto a las exportaciones totales se puede observar en el Figura N° 8 que han ascendido durante los años 2010 al 2014 en un promedio anual del 10.55%, en este período según el Banco Central del Ecuador se pudo observar un crecimiento considerable en las exportaciones no petroleras en productos como el banano, plátano y camarón.

En cuanto al sector automotriz en la siguiente Figura N° 9 se puede observar que dentro de las exportaciones no petroleras como bienes de consumo no tradicionales, la participación de este sector es del 1.3% y 1.6% del total de exportaciones no petroleras en el periodo enero – agosto de 2014 y 2015 respectivamente.



**Figura 9** Exportaciones no petroleras no tradicionales  
**Fuente:** Evolución de la Balanza Comercial. Enero - Agosto 2015  
**Elaborado por:** Banco Central del Ecuador

### 2.2.1.1 Exportación nacional de vehículos



**Figura 10** Destino de exportaciones de vehículos 2010-2015

**Fuente:** CINAIE.

**Elaborado por:** Las Autoras

Según la Cámara de Industrias Automotriz del Ecuador como se observa en la Figura N° 10, el 98% de los vehículos ensamblados en el país son exportados a los países de Colombia y Venezuela en el año 2012 se exportaron alrededor de 25.000 vehículos.



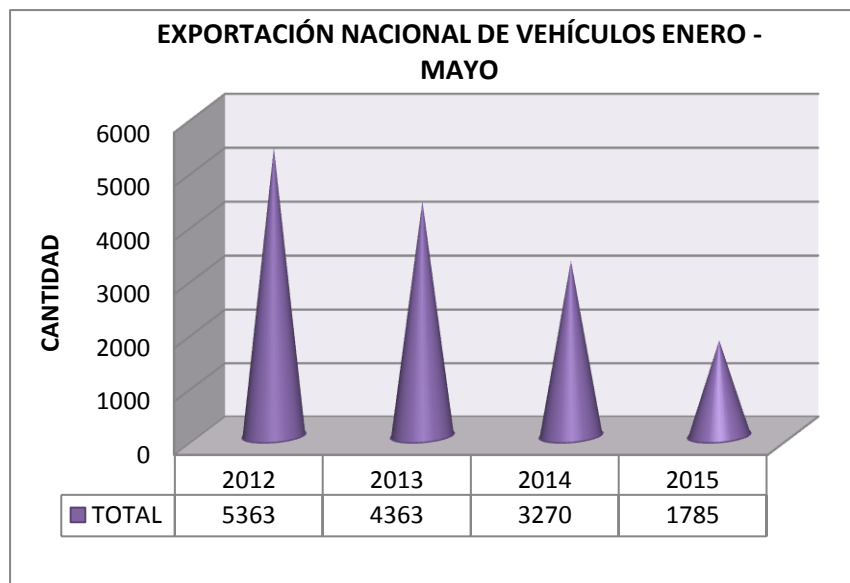
**Figura 11** Exportación nacional de vehículos anual

**Fuente:** CINAIE. Boletín Estadístico N°. 05 - 2015

**Elaborado por:** Las Autoras

La exportación anual de vehículos en el país como se puede observar en la Figura N° 11, ha tenido una disminución significativa en el año 2013 del 72.15% y en el año 2014 con el 64.22 % con respecto al año 2012.

La exportación de vehículos en el país ha disminuido de manera importante a través del periodo enero – mayo de los años 2012 a 2015 (Figura N° 12).



**Figura 12** Exportación nacional de vehículos enero - mayo

**Fuente:** CINAIE. Boletín Estadístico N°. 05 - 2015

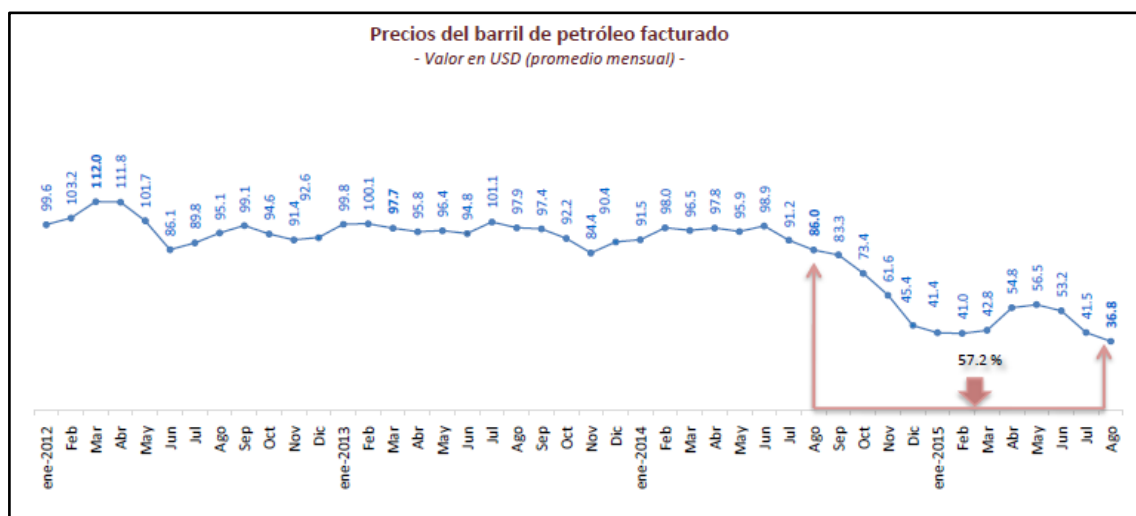
**Elaborado por:** Las Autoras

En el año 2013 fueron afectadas en el 19% menos es decir la salieron del país 4.363 unidades, para el año 2014 disminuyó en 25% lo que se traduce en 3.270 unidades y finalmente para el 2015 la disminución fue del 45% esto significa que tan solo se han exportado 1785 unidades hasta esa fecha.

Por otro lado, las exportaciones petroleras han representado durante décadas el mayor ingreso para la economía ecuatoriana, por lo tanto la variación en los precios del crudo van a generar siempre cambios en la estabilidad económica de los países dependientes del petróleo.

### 2.2.1.2 El petróleo en el Ecuador y su incidencia en la balanza comercial

Según el libro *Petróleo y desarrollo sostenible en Ecuador* (2004), el Ecuador inició la explotación de petróleo en el año 1911 en la región Costa en la Península de Santa Elena, en el año de 1967 empezó la explotación en la región Amazónica cuya labor fue realizada por la empresa Texaco. Hasta 1972 el petróleo estuvo en poder de varias empresas privadas con escasa normativa para la correcta extracción y administración del mismo, en este año el Ecuador estuvo dirigido bajo un régimen de gobierno dictatorial el cual decidió formar parte de la Organización de Países Exportadores de Petróleo OPEP, para luego conformar la Corporación Estatal Petrolera Ecuatoriana CEPE hoy en día conocida como PETROECUADOR.



**Figura 13** Precios del barril de petróleo facturado

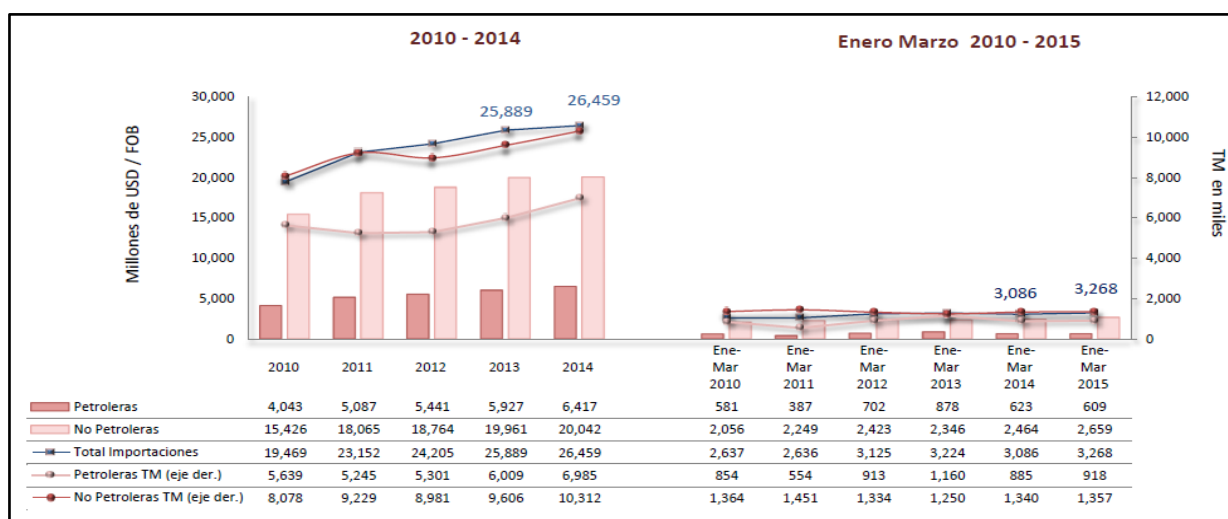
**Fuente:** Evolución de la Balanza Comercial. Enero - Agosto 2015

**Elaborado por:** Banco Central del Ecuador

Como ya se mencionó, la incidencia en la fluctuación de precios contribuirá o afectará a la economía según los precios que el mercado petrolero presente, con estos antecedentes se puede observar en el Figura N° 13, que desde el mes de agosto de 2014 hasta el mes de agosto de 2015 el precio por barril de petróleo ha sufrido un decremento importante del 57. 2% lo que se resumen en USD 36.8.

## 2.2.2 Importaciones

Las importaciones totales según la Figura N° 14 han ascendido durante los años 2010 al 2014 en un promedio anual de 8.16%, sin embargo cabe destacar que las importaciones tuvieron un crecimiento menor a las exportaciones en un promedio anual del 2.4%. Los equipos de transporte representaron el 7.3% de los bienes de capital (26.3%).



**Figura 14** Importaciones

**Fuente:** Estadísticas macroeconómicas. Presentación coyuntural. Mayo 2015

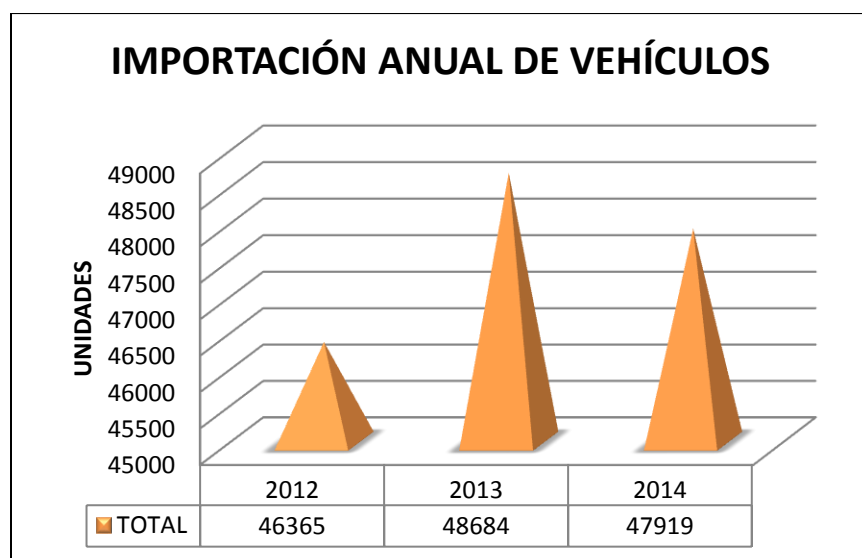
**Elaborado por:** Banco Central del Ecuador



### 2.2.2.1 Importación nacional de vehículos

Como se mencionó anteriormente, el sector automotriz tiene una participación importante en la economía y comercio ecuatoriano, de acuerdo a la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2014) gran parte de la demanda del año 2014 fue cubierta por las importaciones de vehículos armados.

Al analizar la información de la importación anual de vehículos se observa en la Figura N° 15 que si bien se presenta una tendencia al alza, en el año 2014, existe un decrecimiento en el número de unidades importadas en el país (765 unidades), respecto al año anterior.



**Figura 15** Importación anual de vehículos

**Fuente:** CINAIE. Boletín Estadístico N°. 05 - 2015

**Elaborado por:** Las Autoras

### 2.3 Antecedentes del sector automotriz en el Ecuador

Según la Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones de PETROECUADOR, en un análisis detalla que la producción automotriz en Ecuador



empezó en la década de los años 50, cuando empresas del sector metalmecánico y del sector textil comenzaron la fabricación de carrocerías<sup>4</sup>, asientos para buses, algunas partes y piezas metálicas. En la actualidad, la contribución de la industria automotriz tiene un gran peso en el aparato económico nacional.

En Ecuador, se han ensamblado vehículos por más de tres décadas, en el año 1973 inició la fabricación de vehículos, con un total de 144 unidades de un solo modelo, conocido en aquel entonces como el Andino, ensamblado por AYMESA hasta el año 1980. En la década de los años setenta, la producción de vehículos superó las 5,000 unidades.

En el año 1988 con el Plan del Vehículo Popular la producción se incrementó en un 54.21%, pasando de 7,864 vehículos en 1987 a 12,127 vehículos en 1988. Cuatro años más tarde, se perfeccionó la Zona de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela, abriendo las importaciones de vehículos con las marcas Chevrolet, Kía y Mazda que conforman la cadena productiva ecuatoriana de al menos 14 ramas de actividad económica, de acuerdo con la clasificación CIIU.

---

<sup>4</sup> La carrocería es la parte del vehículo que se asienta sobre las ruedas y en la que van los pasajeros o la carga. (Diccionario)



**Tabla 8** Estructura esquemática de la clasificación nacional de actividades económicas

<b>A</b>	Agricultura, ganadería, silvicultura y pesca.
<b>B</b>	Explotación de minas y canteras.
<b>C</b>	Industrias manufactureras.
<b>D</b>	Suministro de electricidad, gas, vapor y aire acondicionado.
<b>E</b>	Distribución de agua; alcantarillado, gestión de desechos y actividades de saneamiento.
<b>F</b>	Construcción.
<b>G</b>	Comercio al por mayor y al por menor; reparación de vehículos automotores y motocicletas.
<b>H</b>	Transporte y almacenamiento.
<b>I</b>	Actividades de alojamiento y de servicio de comidas.
<b>J</b>	Información y comunicación.
<b>K</b>	Actividades financieras y de seguros.
<b>L</b>	Actividades inmobiliarias.
<b>M</b>	Actividades profesionales, científicas y técnicas.
<b>N</b>	Actividades de servicios administrativos y de apoyo.
<b>O</b>	Administración pública y defensa; planes de seguridad social de afiliación obligatoria.
<b>P</b>	Enseñanza.
<b>Q</b>	Actividades de atención de la salud humana y de asistencia social.
<b>R</b>	Artes, entretenimiento y recreación.
<b>S</b>	Otras actividades de servicios.
<b>T</b>	Actividades de los hogares como empleadores; actividades no diferenciadas de los hogares como productores de bienes y servicios para uso propio.
<b>U</b>	Actividades de organizaciones y órganos extraterritoriales.

**Fuente:** Clasificación Nacional de Actividades Económicas. INEC

Según el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos INEC, en el año 2012 detalla 21 actividades económicas según la clasificación CIU (Tabla N° 8), el sector de vehículos cubre al menos 14 ramas de las actividades económicas del país que entre estas se encuentran: manufactura, servicios, comercio al por mayor y al por menor, reparación de vehículos automotores y motocicletas, transporte y almacenamiento, actividades profesionales, científicas y técnicas, entre otras.



En la actualidad, la presencia de empresas multinacionales en Ecuador, han liderado la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas de autopartes y de ensamblaje de automóviles, lo cual se ve reflejado en el desarrollo tecnológico alcanzado por la industria automotriz ecuatoriana.

## **2.4 Descripción y producción de vehículos de las ensambladoras del país**

### **2.4.1 Ensambladoras**

#### **2.4.1.1 AYMESA**

En la página web de la empresa Autos y Maquinarias del Ecuador S.A. (AYMESA) se puede encontrar la historia de la misma, se caracteriza por ser la primera ensambladora de vehículos en el país, esta empresa inicia sus actividades en el año de 1970. Fue pionera en la industria automotriz con el proyecto BTV<sup>5</sup>. Luego de este proyecto AYMESA continuó fabricando vehículos pero conservando la naturaleza de este proyecto.

Para 1975 y hasta 1981 AYMESA produce vehículos con carrocería de fibra de vidrio, una versión del exitoso Opel Cadet, que en Ecuador se la conoce como Cóndor, un modelo potente y liviano que en más de una ocasión demostró su desempeño en competencias automovilísticas.

---

<sup>5</sup> Basic Transport Vehicle, proyecto perseguido por varios países en el mundo, pero que logra éxito en Ecuador, cuando AYMESA lanza al mercado el primer vehículo de fabricación local denominado ANDINO, en la actualidad podemos ver en las calles del Ecuador estos vehículos con una antigüedad de más de 40 años desde su creación. ([www.aymesa.ec](http://www.aymesa.ec))



A partir del año 1981, AYMESA adquiere sus primeras estaciones de soldadura e inicia la producción de unidades de carrocería metálica, iniciando con el Chevette de General Motors. En los siguientes 12 años AYMESA producirá modelos de gran éxito de las marcas, Suzuki, GM y Datsun.

En el año de 1999, se relaciona con el fabricante KIA MOTORS COMPANY de Corea, con el modelo Sportage, la cual ha crecido y se ha mantenido actualmente. En el año 2011, incorporó la línea de ensamblaje para la producción de camiones Hyundai.

#### **2.4.1.2 MARESA**

“La empresa Manufacturas, Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S.A. MARESA fue constituida el 18 de agosto de 1976, durante más de tres décadas, Maresa ha ensamblado camiones, pick-ups y autos de pasajeros de marcas reconocidas a nivel mundial, como son Mack, Fiat, Mitsubishi, Ford, Toyota y Mazda, en una extensa variedad de modelos.

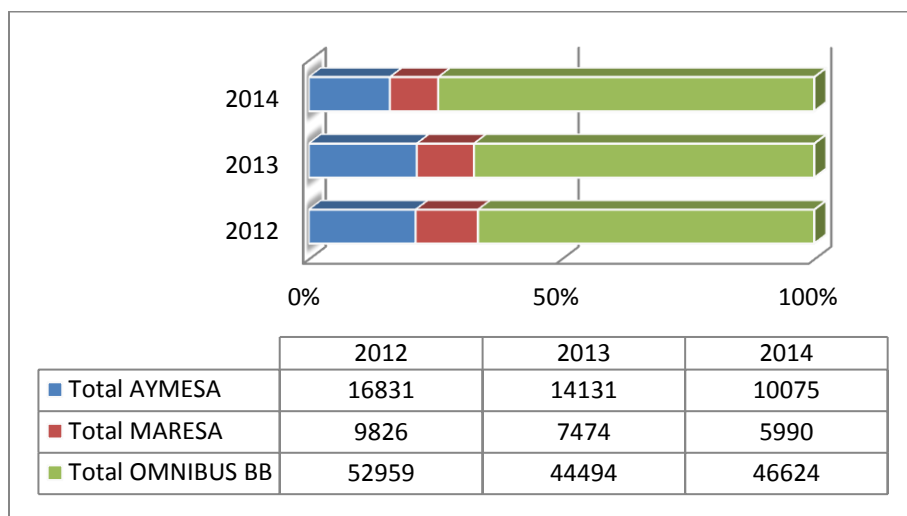
Actualmente, es una empresa dedicada al ensamblaje de vehículos Mazda, marca japonesa con la cual mantiene una sólida relación cultivada a lo largo de 27 años de trabajo conjunto.” (Recuperado de, <http://www.corpmaresa.com.ec>)

#### **2.4.1.3 General Motors Ómnibus BB del Ecuador**

En la página web de General Motors, se puede encontrar la historia de General Motors Ómnibus BB del Ecuador, donde indica que la historia se remonta a la historia de Ómnibus BB Transportes (OBB), ensambladora ecuatoriana que inicia en el año de

1975. Ómnibus BB Transportes (OBB), comenzó sus operaciones fabricando un vehículo diario, luego a través del tiempo llegó a fabricar como máximo 15 vehículos. General Motors se integra como accionista en el año de 1981, y la compañía se convierte en General Motors Ómnibus BB (GM-OBB), dónde comenzó a fabricar miles de vehículos como: Chevrolet Luv, Vitara, Trooper, entre otros, los mismos que hoy en día continúan existiendo. Hoy en día GM-OBB, es la ensambladora más grande del país.

#### 2.4.2 Producción nacional de vehículos



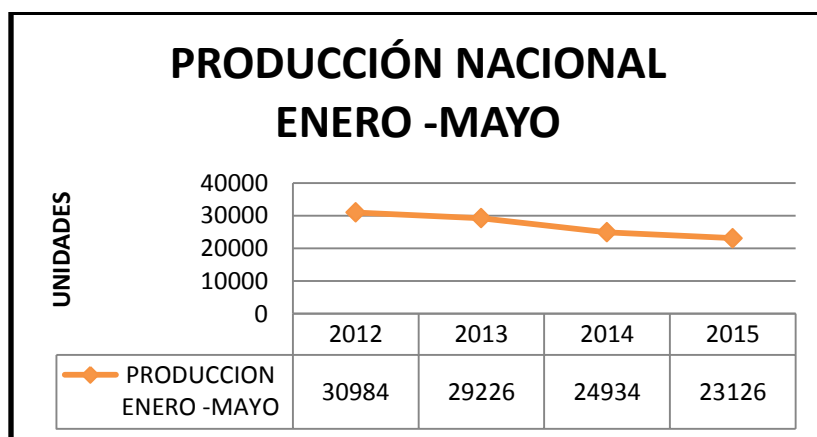
**Figura 16** Producción nacional de vehículos anual

**Fuente:** CINAIE. Boletín Estadístico N°. 05 - 2015

**Elaborado por:** Las Autoras

La producción nacional de vehículos del Ecuador está conformada por las ensambladoras AYMESA, MARESA y GENERAL MOTORS ÓMNIBUS BB DEL ECUADOR, como se puede visualizar en la Figura N° 16 GENERAL MOTORS ÓMNIBUS BB DEL ECUADOR es la empresa con el mayor número de vehículos ensamblados en el periodo 2012 -2014 siendo su participación en el mercado de al

menos el 60% de la producción total de vehículos en el país.



**Figura 17** Producción Nacional de vehículos enero - mayo

**Fuente:** CINAIE. Boletín Estadístico N°. 05 - 2015

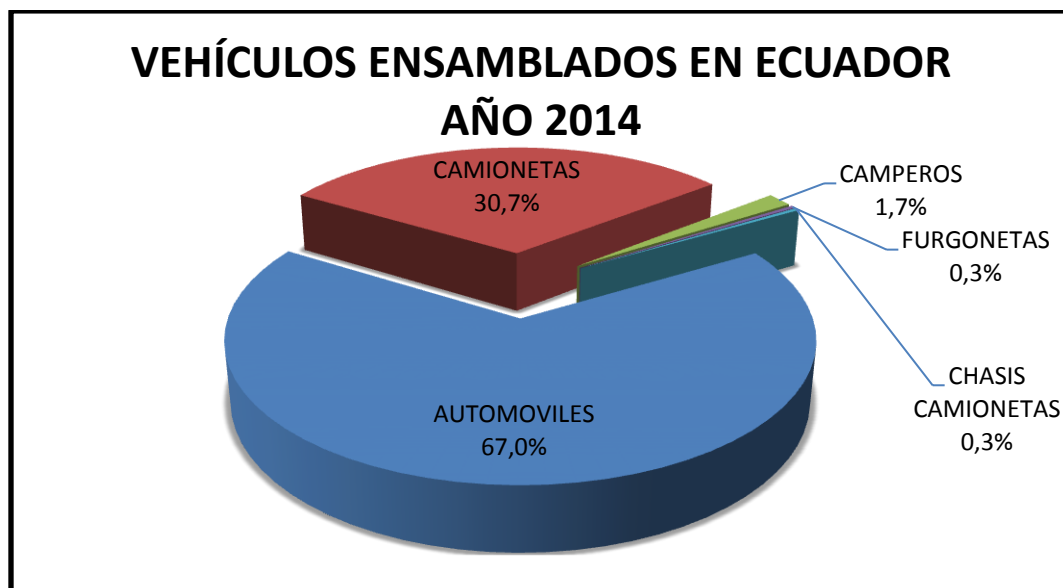
**Elaborado por:** Las Autoras

En la Figura N° 17 se evidencia una disminución progresiva de la producción nacional de vehículos en los meses de enero a mayo en el periodo 2012-2015, como dato relevante se destaca que en el año 2015 con respecto al año 2012 el número de vehículos ensamblados disminuyó en 7,858 unidades.

#### 2.4.2.1 Vehículos que produce el sector automotriz

El mercado de vehículos está dividido en dos categorías según el estado en el cual estos son comercializados, al vehículo que es importado completamente armado y listo para la venta y uso se lo conoce como (CBU) que sus siglas en inglés se traducen a completamente armados desde sus fábricas de origen; los vehículos llamados (CKD) o son aquellos que arriban al Ecuador en partes para ser ensamblados según las especificaciones técnicas que esto amerite.

En el año 2014 en el Ecuador se ensamblaron alrededor de 63.000 vehículos de distintas marcas y características, en la Figura N° 18 se puede observar la clasificación por tipo de vehículo y la participación porcentual que cada clase tuvo en el mercado automotriz.



**Figura 18** Producción nacional de vehículos anual

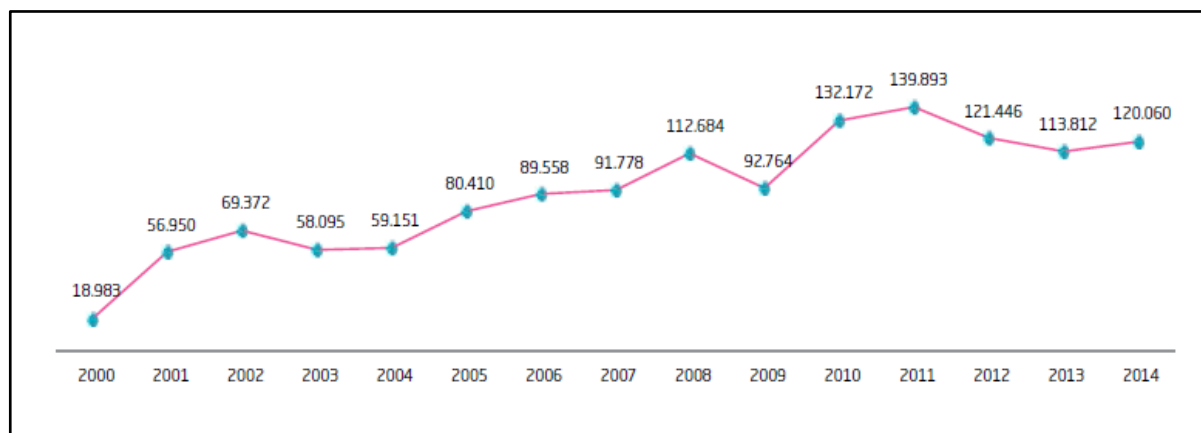
**Fuente:** CINAIE. Boletín Estadístico N°. 05 - 2015

**Elaborado por:** Las Autoras



## 2.5 Ventas de vehículos en el país y en el Azuay

### 2.5.1 Venta de vehículos en el país



**Figura 19** Venta de vehículos por año 2000-2014

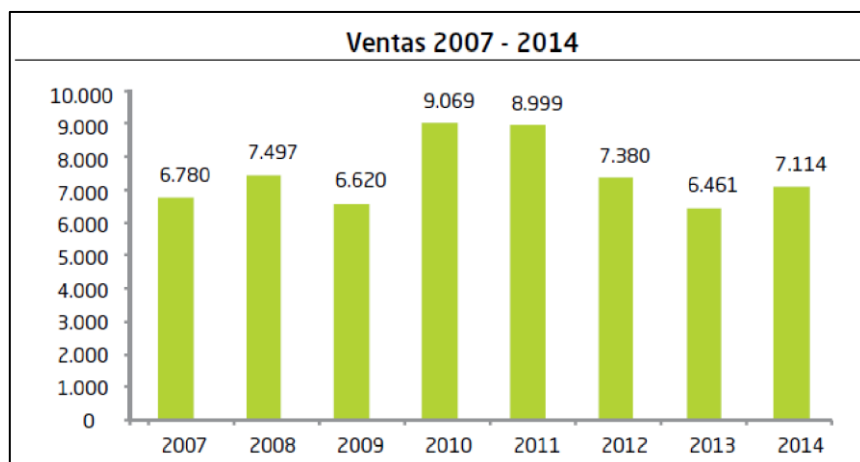
**Fuente:** Anuario 2014

**Elaborado por:** AEADE

Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) en la Figura N° 19 muestra las ventas de vehículos por el periodo 2010 – 2014. Estas ventas reflejan un crecimiento aproximado de 5.32 veces más en el año 2014 respecto al 2000.

Por otro lado, en el año 2013 las ventas sufrieron un decremento del -6.29%, esto representó 7,634 unidades menos que el año anterior. Para el año 2014 incrementó en 5.49% es decir un aumento de 6,248 vendidas para ese año, estas estuvieron compuestas por el 51,52% por el ensamblaje local y el 48.48% por importaciones.

## 2.5.2 Ventas de vehículos en el Azuay



**Figura 19.** Venta de vehículos por año 2000-2014

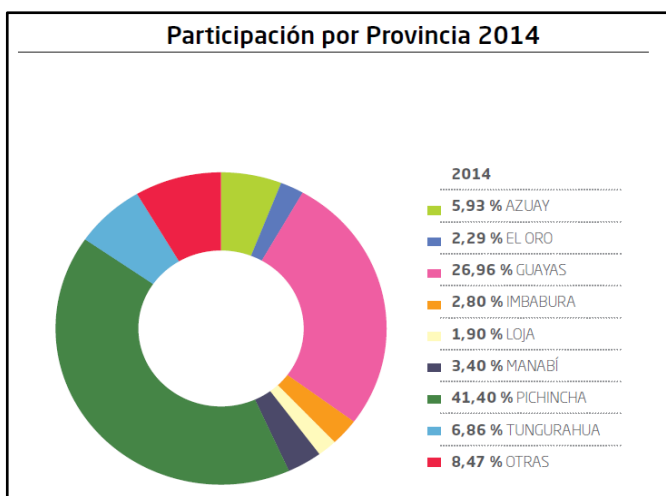
**Fuente:** Anuario 2014

**Elaborado por:** AEADE

Como muestra la AEADE en las Figuras 19 y 20, la participación de ventas en la provincia del Azuay en el año 2014 representó el 5,93% (7.114 u.) del total de ventas del año. El mayor porcentaje de ventas representó la provincia del Pichincha con el 41,40%.

El 28,8% (2.049 u.) de las ventas del Azuay en el año 2014 fueron del segmento automóviles, el 26,68% (1.898 u.) camionetas, el 26,6% SUV'S<sup>6</sup> (1.868 u.), el 3,39% (241 u.) VAN'S<sup>7</sup>, el 13,27% (944 u.) camiones y el 1,60% (114 u.) buses.

Las ventas más altas en la provincia del Azuay fueron en el año 2010 con 9.069 u. y en el 2011 con 8.999 u.



**Figura 20** Participación por provincia año 2014.

**Fuente:** Anuario 2014.

**Elaborado por:** AEADE

<sup>6</sup> Vehículo utilitario deportivo, abreviado VUD (traducción del inglés: Sport Utility Vehicle, abreviado SUV), automóvil todo camino, vehículo todoterreno ligero, y en algunos casos Jeep. (Enciclopedia)

<sup>7</sup> Una furgoneta, buseta o furgón es un vehículo comercial ligero utilizado para transportar bienes o grupos de personas. (Enciclopedia)



## CAPÍTULO III

### ANÁLISIS DEL IMPACTO DE LA NORMATIVA SOBRE LAS EMPRESAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

#### 3. Introducción

El presente capítulo tiene como fin principal mostrar un análisis cualitativo - cuantitativo del impacto financiero y administrativo que las empresas importadoras de vehículos y repuestos de la ciudad de Cuenca han atravesado en los últimos años, los datos para el desarrollo del presente estudio se han obtenido a través de la aplicación de una encuesta a las 7 empresas del sector cuyo giro de negocio es principalmente la importación, venta de vehículos y repuestos.

#### 3.1 Selección de los métodos de investigación

##### 3.1.1 Universo

**Tabla 9** *Empresas encuestadas del Sector*

COMERCIAL CARLOS ROLDAN CÍA. LTDA.
AUTOCOMERCIO ASTUDILLO Y ASTUDILLO CÍA. LTDA.
FISUM S. A.
AUTOHYUN S. A.
AUSTRAL CÍA. LTDA.
MIRASOL S. A.
IMPORTADORA TOMBAMBA S. A.

**Fuente:** INEC

**Elaborado por:** Las Autoras

### 3.1.2 Necesidad de información

**Tabla 10** *Necesidades de información basadas en las encuestas aplicadas*

Tema	Preguntas	Necesidad de información a resolver
<b>Barreras arancelarias, técnicas y otras.</b>	3. ¿Cuál de las siguientes barreras a las importaciones ha generado un mayor impacto en su empresa? 4. ¿Enliste el nombre o el título de las normas o regulaciones emitidas por el COMEX, INEN y MIPRO que han tenido mayor influencia en el giro de su negocio en los años 2012-2015?	Mediante estas preguntas se obtendrá información sobre la el tipo de norma y una lista específica de las regulaciones que han generado mayor impacto en el sector importador de vehículos.
<b>Influencia de la normativa sobre los ingresos.</b>	5. ¿Detalle el aproximado de sus ingresos totales en los últimos cuatro años? 6. ¿En qué nivel la aplicación de estas normas han afectado en los ingresos de la empresa? 7. ¿En porcentaje, determine el impacto de la normativa sobre sus ingresos?	Con esta información se podrá saber el histórico de los ingresos de las empresas desde el año 2012 hasta el año 2015 y de esta manera poder realizar un contraste del impacto financiero desde la publicación de la normativa que se analiza en la presente investigación con respecto a años anteriores.
<b>Impacto sobre la oferta de vehículos en el sector.</b>	8. ¿La normativa respecto a importaciones aplicada a su empresa ha afectado en el volumen de importación de vehículos? 9. Señale en qué medida ha afectado la cantidad de vehículos importados.	Con el resultado obtenido de estas preguntas podremos conocer el comportamiento de la oferta de vehículos con un detalle específico con relación al tipo de vehículo que se ha dejado de importar a partir de la aplicación de las distintas normativas



<b>Influencia de la normativa sobre los repuestos</b>	10. ¿Enliste el nombre o el título de las normas o regulaciones emitidas por el COMEX, INEN y MIPRO que han tenido mayor influencia en la importación de repuestos en los años 2012-2015?	Mediante estas preguntas se obtendrá información sobre la el tipo de norma y una lista específica de las regulaciones que han generado mayor impacto en el sector importador de repuestos
	11. ¿La normativa mencionada en la pregunta anterior a qué tipo de repuesto afectó directamente?	
	12. ¿Cómo afectó al nivel de inventario esta normativa?	
<b>Soluciones y estrategias de las empresas hacia los cambios atravesados por la normativa.</b>	13. Debido al impacto que ha generado sobre los ingresos las regulaciones antes mencionadas. ¿Qué soluciones ha implementado la empresa?	Con esta información se podrá determinar las alternativas y las estrategias que las empresas importadoras de vehículos y repuestos han escogido, para reducir el impacto de los cambios que han generado las distintas normativas sobre el giro de su negocio.
	13.1. De la o las soluciones escogidas anteriormente por favor detalle la estrategia específica implementada	

*Elaborado por:* Las Autoras



### 3.1.3 Encuesta

Los objetivos principales de la aplicación de la encuesta son los siguientes:

- Obtener información de las normas y regulaciones que han tenido mayor impacto en el sector.
- Determinar si es que se han dados cambios en la cantidad o en el stock importado.
- Conocer si las políticas gubernamentales a las importaciones han afectado sus ganancias o rentabilidad.
- Investigar además del impacto financiero, el impacto administrativo que al reducirse la rentabilidad la empresa ha tenido que atravesar.
- Saber si la empresa se encuentra informada y actualizada sobre la normativa que afecta su mercado.



UNIVERSIDAD DE CUENCA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y ADMINISTRATIVAS

TEMA: "ANÁLISIS DEL IMPACTO FINANCIERO CAUSADO POR LOS CAMBIOS IMPOSITIVOS ESTABLECIDOS POR EL COMEX, INEN Y MIPRO, SOBRE EL SECTOR IMPORTADOR DE VEHÍCULOS Y REPUESTOS EN LA CIUDAD DE CUENCA EN LOS AÑOS 2012-2015. CASO AUSTRAL CÍA. LTDA."

OBJETIVO DE LA ENCUESTA:

- Obtener información de las normas y regulaciones que han tenido mayor impacto en el sector
- Determinar si es que se han dados cambios en la cantidad o en el stock importado
- Conocer si las políticas gubernamentales a las importaciones han afectado sus ganancias o rentabilidad
- Investigar además del impacto financiero, el impacto administrativo que al reducirse la rentabilidad la empresa ha tenido que atravesar
- Saber si la empresa se encuentra informada y actualizada sobre la normativa que afecta su mercado

**1. Información de contacto**

Nombre y Cargo: \_\_\_\_\_

Empresa: \_\_\_\_\_

Correo electrónico: \_\_\_\_\_

**2. ¿Su empresa importa los productos que comercializa?**

- ☐ SI
- ☐ NO

Si su respuesta es SI, continúe a la pregunta N° 3, caso contrario agradecemos su valiosa colaboración.

**3. ¿Cuál de las siguientes barreras a las importaciones ha generado un mayor impacto en su empresa?**

- ☐ Aranceles
- ☐ Salvaguardias
- ☐ Normativa técnica
- ☐ Otros (especifique): \_\_\_\_\_



4. ¿Enliste el nombre o el título de las normas o regulaciones emitidas por el COMEX, INEN y MIPRO que han tenido mayor influencia en el giro de su negocio en los años 2012-2015?

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_
4. \_\_\_\_\_
5. \_\_\_\_\_

5. ¿Detalle el aproximado de sus ingresos totales en los últimos cuatro años?

- ☐ 2012 \_\_\_\_\_
- ☐ 2013 \_\_\_\_\_
- ☐ 2014 \_\_\_\_\_
- ☐ 2015 \_\_\_\_\_

6. ¿En qué nivel la aplicación de estas normas han afectado en los ingresos de la empresa?

- ☐ ALTO
- ☐ MEDIO
- ☐ BAJO

7. ¿En porcentaje, determine el impacto de la normativa sobre sus ingresos?

- ☐ 0%-10%
- ☐ 11%-20%
- ☐ 21%-30%
- ☐ 31%-40%
- ☐ 41%-50%
- ☐ 51% o más.

8. ¿La normativa respecto a importaciones aplicada a su empresa ha afectado en el volumen de importación de vehículos?

- ☐ SI
- ☐ NO





9. Señale en qué medida ha afectado la cantidad de vehículos importados.

TIPO DE VEHÍCULO	NIVEL DE IMPACTO		
	ALTO	MEDIO	BAJO
AUTOMÓVILES			
BUSES / CHASIS BUSES			
CAMIONES			
CAMIONETAS			
FURGONETAS			
TRACTO CAMIONES			
MAQUINARIA EN GENERAL			
OTROS			

Si su empresa importa repuestos continúe a la pregunta N° 10, caso contrario, continúe a la pregunta N° 13.

10. ¿Enliste el nombre o el título de las normas o regulaciones emitidas por el COMEX, INEN y MIPRO que han tenido mayor influencia en la importación de repuestos en los años 2012-2015?

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_
4. \_\_\_\_\_
5. \_\_\_\_\_

11. ¿La normativa mencionada en la pregunta anterior a qué tipo de repuesto afecto directamente?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

12. ¿Cómo afecto al nivel de inventario esta normativa?

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_



13. Debido al impacto que ha generado sobre los ingresos las regulaciones antes mencionadas. ¿Qué soluciones ha implementado la empresa?

Señale una o varias

\_\_\_ Administrativas

\_\_\_ Financieras

\_\_\_ Otro (especifique) \_\_\_\_\_

13.1. De la o las soluciones escogidas anteriormente por favor detalle la estrategia específica implementada

Ejemplo:

Solución "Administrativa"

Estrategia "Reducción de personal"

Detalle de estrategias

---

---

---

---

---

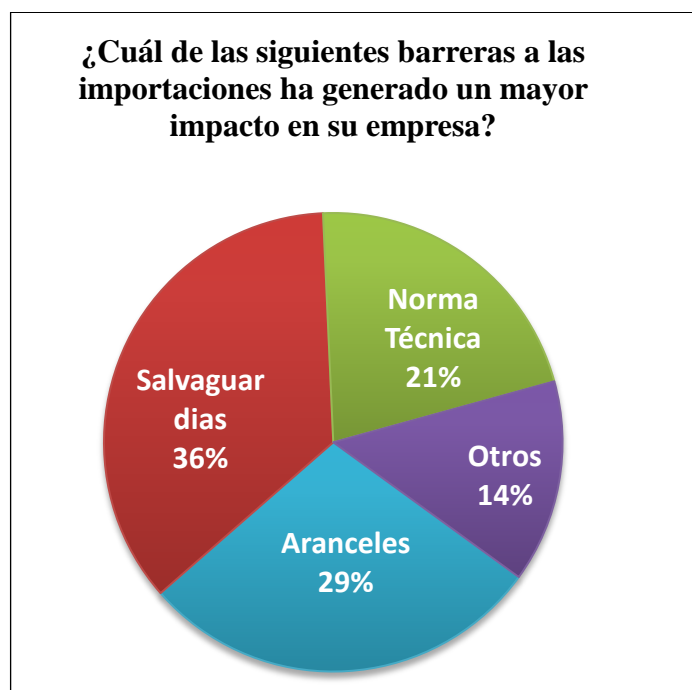
AGRADECEMOS SU GENTIL COLABORACIÓN

### 3.1.4 Análisis de datos

#### 3.1.4.1 Barreras arancelarias

En la Figura N° 21 se puede apreciar que las salvaguardias como medidas impositivas de carácter temporal aplicadas en el Ecuador desde el año 2015 han influenciado en el 36% sobre las empresas importadoras de vehículos y repuestos seguido por los impuestos arancelarios y las normas establecidas por el INEN con un 29% y 21%, respectivamente; se

presenta un impacto menor en otras normativas como la homologación y cupos de vehículos ya que al 14% de estas empresas han reflejado limitaciones en sus transacciones comerciales de adquisición de bienes en el exterior.



**Figura 21** Barreras a las importaciones y su impacto

**Fuente:** Encuesta

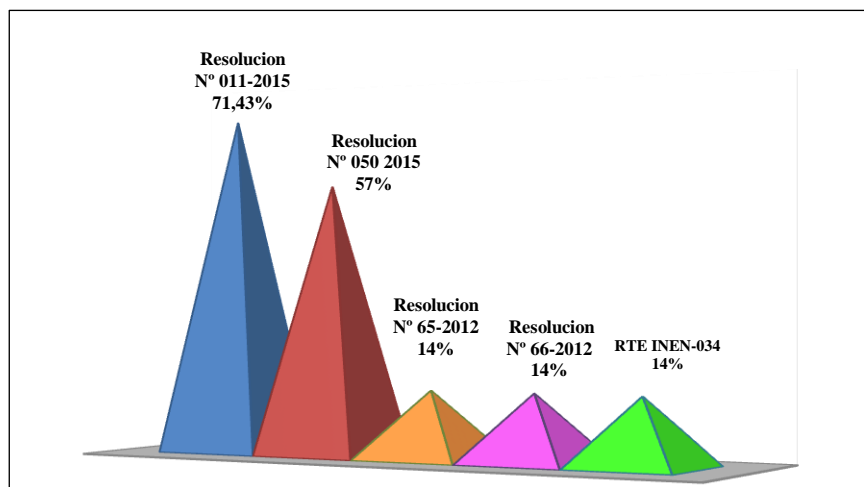
**Elaborado por:** Las Autoras

#### 3.1.4.2 Normativa

La norma que han tenido mayor influencia en el giro de negocio de las empresas importadoras de vehículos (Figura N° 22) es la Resolución N° 011-2015 que establece sobretasas arancelarias de carácter temporal (salvaguardias), el propósito de esta

norma según el COMEX es salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos y ha incurrido de manera negativa en el 71.43% de las empresas encuestadas.

Dentro de las normativas que también incidieron en las empresas están la Resolución N° 050-2015 que hace referencia a un cupo para la importación de vehículos, en tercer lugar tenemos la



**Figura 22** Normativa relevante aplicada al sector automotriz

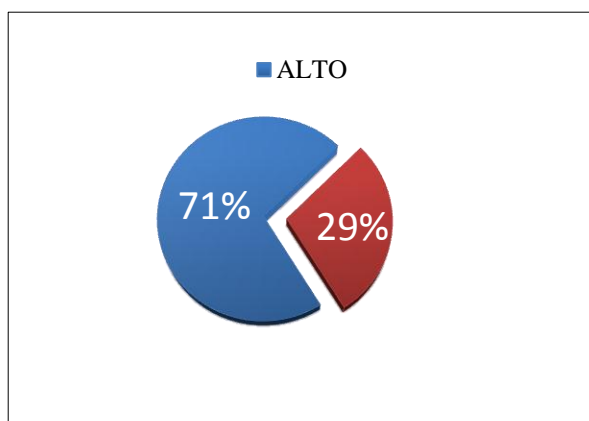
**Fuente:** Encuesta

**Elaborado por:** Las Autoras

Resolución N° 65-2012 que establece una restricción cuantitativa de importación para CKD's de vehículos, en cuarto lugar se encuentra la Resolución N° 66-2012 en la que establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos y por último se encuentra la normativa RTE INEN-034, que establece los requisitos mínimos de seguridad que deben cumplir los vehículos automotores.

### 3.1.4.3 Impacto sobre los ingresos

Los ingresos promedio de las empresas encuestadas en los años 2012 y 2013 fueron de alrededor de 40 millones



**Figura 23** Impacto sobre los ingresos

**Fuente:** Encuesta

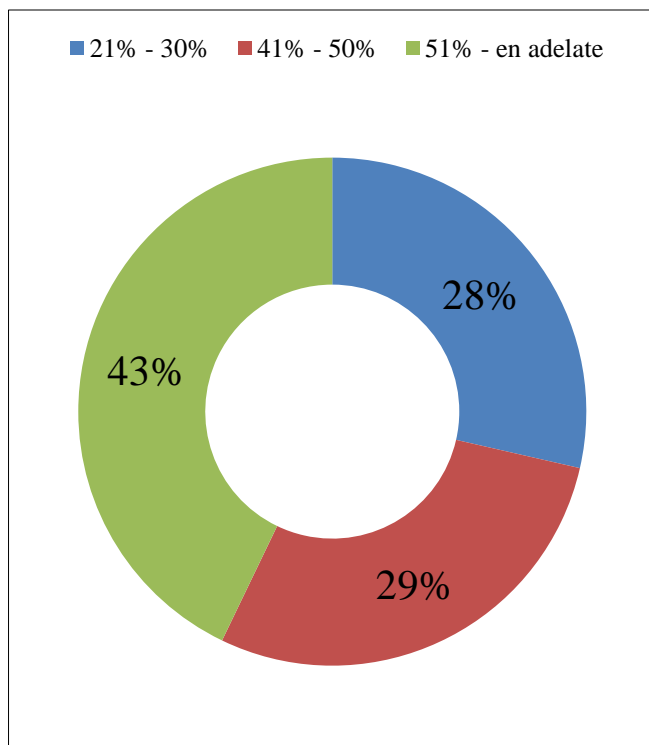
**Elaborado por:** Las Autoras

de dólares, para el año 2014 los ingresos aumentaron en aproximadamente el 12%.

Desafortunadamente la aplicación de estas normativas causaron un impacto negativo en el sector automotriz y su nivel de ingresos para el año 2015 disminuyó en un promedio por empresa de 16 millones de dólares equivalente a un 17% de ingresos anuales. (Ver Figura N° 23)

#### 3.1.4.4 Nivel de impacto de la normativa sobre las empresas

En la Figura N° 24 se puede observar que el 71% de las empresas que importan vehículos y repuestos en la ciudad de Cuenca han reportado que el impacto de la normativa sobre sus actividades es ALTO, mientras que la diferencia del 29% informan que la incidencia de las normativas es MEDIA.



**Figura 24** Nivel de impacto de la normativa

**Fuente:** Encuesta

**Elaborado por:** Las Autoras

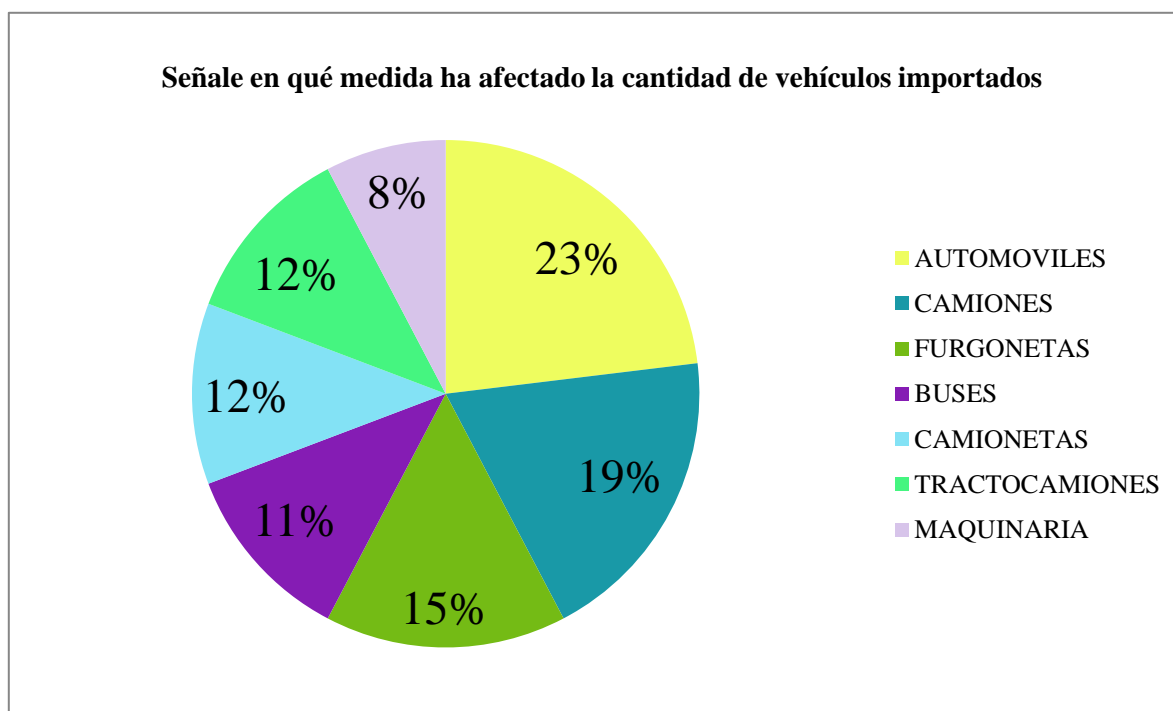
Así también se solicitó colocar el impacto porcentual aproximado en cuanto a la disminución de ingresos ordinarios, es importante mencionar que 3 de las 7 empresas encuestadas presentan una afectación de más del 51% sobre sus ingresos, como dato adicional una de las empresas encuestadas informó con exactitud que en el año 2015 sus ingresos disminuyeron en 73%; las empresas

restantes (4 de 7) presentaron una disminución en sus ingresos ordinarios del 11% hasta el 50%.

Por otro lado con relación al volumen o cantidad de vehículos importados es sustancial mencionar que el 100% de las empresas señalaron que la normativa analizada ha afectado en el stock o número de vehículos importados es decir que la cantidad disponible para la venta cada vez menor.

#### 3.1.4.5 Impacto sobre los inventarios de vehículos

El mercado de vehículos específicamente el de los automóviles ha sido el más perjudicado puesto que el impacto asciende al 23% en cuanto a la cantidad importada, seguido por los camiones y furgonetas con el 19% y 15% respectivamente (Figura N° 25).



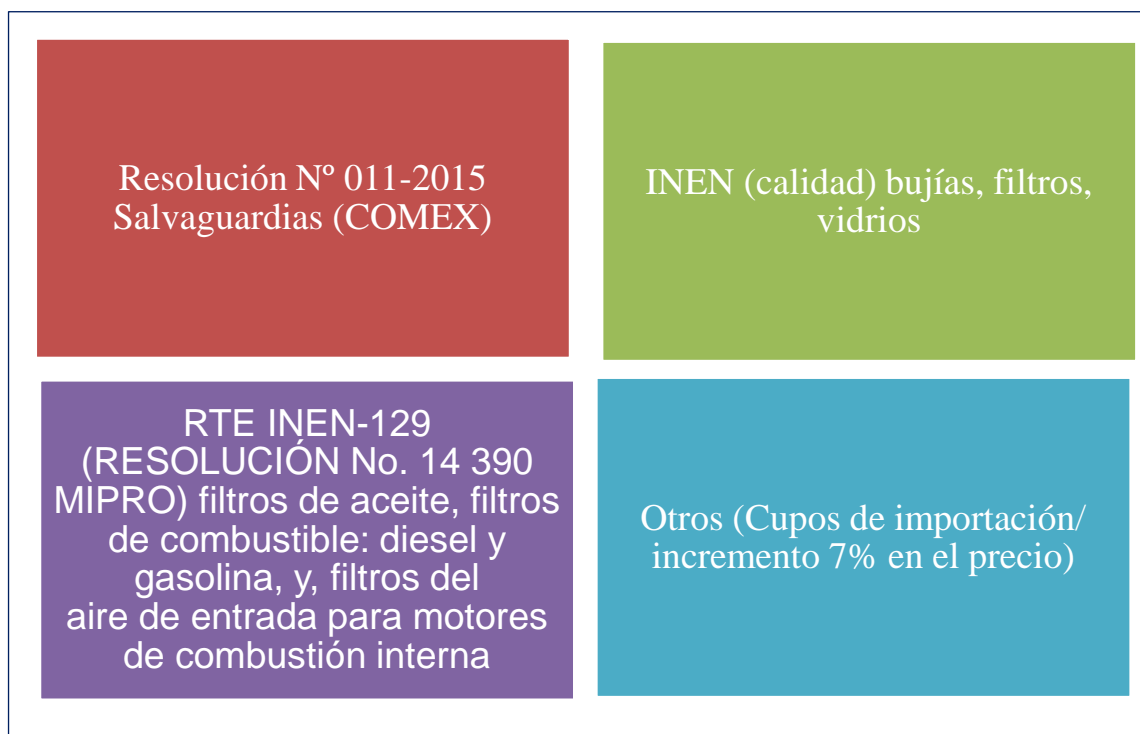
**Figura 25** Impacto sobre los inventarios de vehículos

**Fuente:** Encuesta

**Elaborado por:** Las Autoras

### 3.1.4.6 Influencia de la normativa sobre los repuestos

Las normas y regulaciones que han emitido el COMEX, INEN y MIPRO (Figura N° 26) que han tenido mayor influencia en los años 2012 al 2015 sobre las importaciones de repuestos según las empresas encuestadas son las siguientes:



**Figura 26** Influencia de la normativa sobre los ingresos

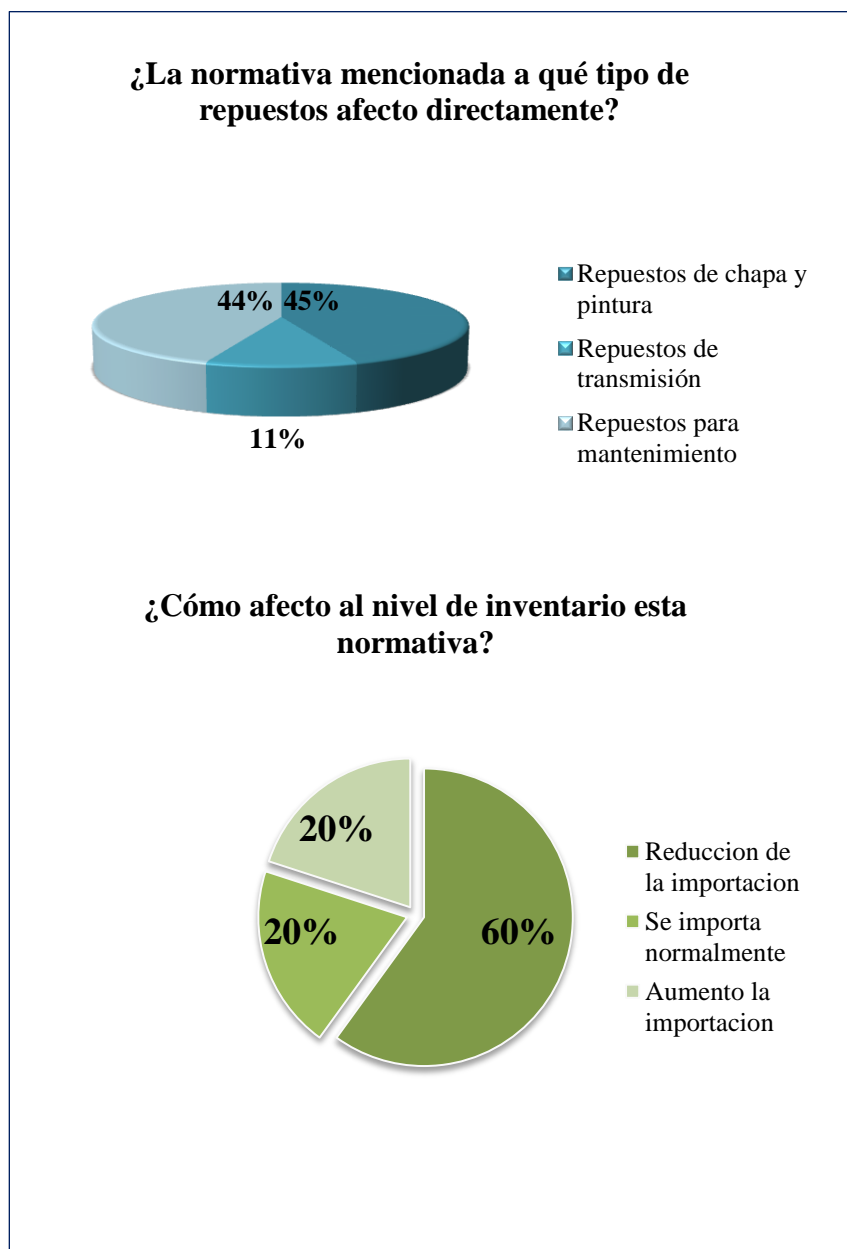
**Fuente:** Encuesta

**Elaborado por:** Las Autoras

### 3.1.4.7 Influencia de la normativa sobre el tipo de repuestos importado

En cuanto a la influencia de la normativa sobre el tipo de repuestos importados (Figura N° 27) la información recopilada nos muestra que el mayor impacto (45%) se ha visto reflejado sobre los Repuestos de chapa y pintura seguido por los repuestos de transmisión (44%) y repuestos de mantenimiento (11%).

El inventario del 60% de las empresas encuestadas presentó una reducción en la importación, esta disminución se debe en su mayoría a la creación de la norma sobre salvaguardias, puesto que en su gran mayoría los repuestos incrementaron el 45% del precio.



**Figura 27** Influencia de la normativa sobre el tipo de repuestos importado

**Fuente:** Encuesta

**Elaborado por:** Las Autoras

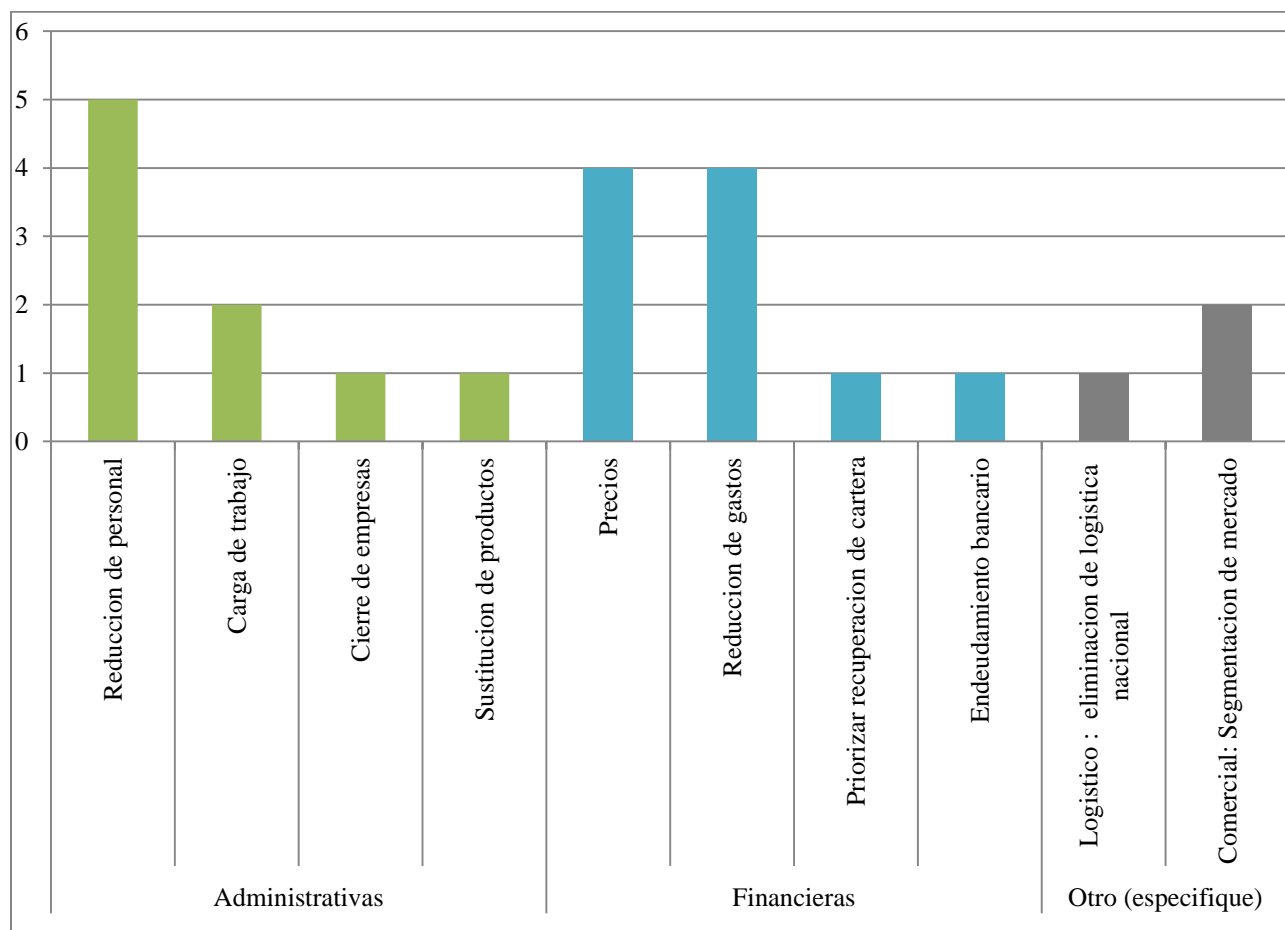


#### **3.1.4.8 Soluciones y estrategias de las empresas hacia los cambios atravesados por la normativa**

Debido a la disminución de ingresos que la mayoría de las empresas importadoras de vehículos y repuestos han atravesado en los últimos años, muchas de ellas han tenido que buscar alternativas para mantener su negocio en el mercado, en cuanto a esto el 50% de las empresas encuestadas informó que ha tenido que tomar soluciones de tipo Administrativo como: reducción de personal, disminución de las horas de trabajo y hasta el cierre de empresas, también han optado por la sustitución de línea de productos (electrodomésticos).

Por otro lado el 43% de las empresas han seleccionado tomar decisiones a nivel financiero, aumentando los precios de sus productos, reduciendo gastos operativos y también se ha podido evidenciar que se ha elegido el crédito bancario hasta que las ventas puedan estabilizarse.

El en siguiente figura (28) se podrá visualizar de mejor manera lo expuesto en los párrafos anteriores en cuanto a las estrategias que las empresas han implementado para seguir con sus negocios.



**Figura 28** Soluciones y estrategias de las empresas hacia los cambios atravesados por la normativa

**Fuente:** Encuesta

**Elaborado por:** Las Autoras

### 3.2 Conclusiones del capítulo

- Las empresas del sector importador de vehículos y repuestos de la ciudad de Cuenca han atravesado por importantes cambios negativos en los últimos dos años por la creación de la normativa estudiada en la presente investigación.
- La mayoría de empresas han tenido que reducir gastos administrativos esto es reducción de personal.



- Las empresas encuestadas en su mayoría mencionaron la preocupación sobre que los propietarios estarían próximos a realizar el traslado de sus empresas a países vecinos.



## CAPÍTULO IV

### CASO PRÁCTICO

#### 4. Introducción

El objetivo del presente capítulo es realizar un análisis cuantitativo a la empresa Austral Cía. Ltda., una empresa destacada dentro del sector de vehículos y lleva una trayectoria desde el año de 1968, se dedica a la comercialización y venta de vehículos, maquinaria de construcción y sus partes, en calidad de distribuidores de las marcas: NEW HOLLAND, INTERNATIONAL, JLG.

Mediante el estudio de la empresa se podrá observar el impacto financiero que ha tenido a través del periodo de análisis 2012-2015 respecto a los reglamentos y normativa que han influido directamente en el área de las importaciones. A través de un análisis a los estados financieros: Estado de Situación Financiera y el Estado de Resultados Integral, se realizara una investigación detallada de las cuentas principales que han sido afectadas, dentro de las mismas se puede mencionar las siguientes: inventario, cuentas por pagar, ventas, gastos financieros y administrativos, importaciones, entre otros, mismas que a través de indicadores financieros se podrá obtener resultados para su interpretación y un mayor conocimiento del impacto de la normativa en la empresa.



#### **4.1 Conocimiento de la empresa Austral Cía. Ltda.**

##### **4.1.1 Historia**

Austral Cía. Ltda., fundada en diciembre del año 1968, presentaba líneas de camiones, tractores agrícolas, vehículos Austin y Morris inglés, Mitsubishi Motors y Daihatsu Motors Co. de Japón; en el año 1986 se activa la comercialización y venta de vehículos, maquinaria de construcción y repuestos, en calidad de distribuidores.

Ya en 1998, Austral figura en el puesto 865 dentro de las 1.000 empresas más grandes del Ecuador, dato oficializado en la publicación de la Superintendencia de Compañías; en el 2007, la compañía firmó un contrato con Interamericana Transportes INC., que la acreditó como distribuidor de camiones y buses Volkswagen para el territorio ecuatoriano.

Actualmente, Austral Cía. Ltda., mantiene su oficina principal en la ciudad de Cuenca y se dedica a la comercialización y venta de vehículos livianos, camiones, maquinaria de construcción y sus partes, en calidad de distribuidores de las marcas: NEW HOLLAND, INTERNATIONAL, JLG. (Austral Cía. Ltda.)

##### **4.1.2 Misión**

“Ser una empresa dedicada a la comercialización de vehículos y productos relacionados, con altos niveles competitivos en seguridad, calidad y capacidad de respuesta inmediata. Nos encontramos comprometidos con el desarrollo de nuestro talento humano y el bienestar de nuestros clientes, proveedores y accionistas. ”

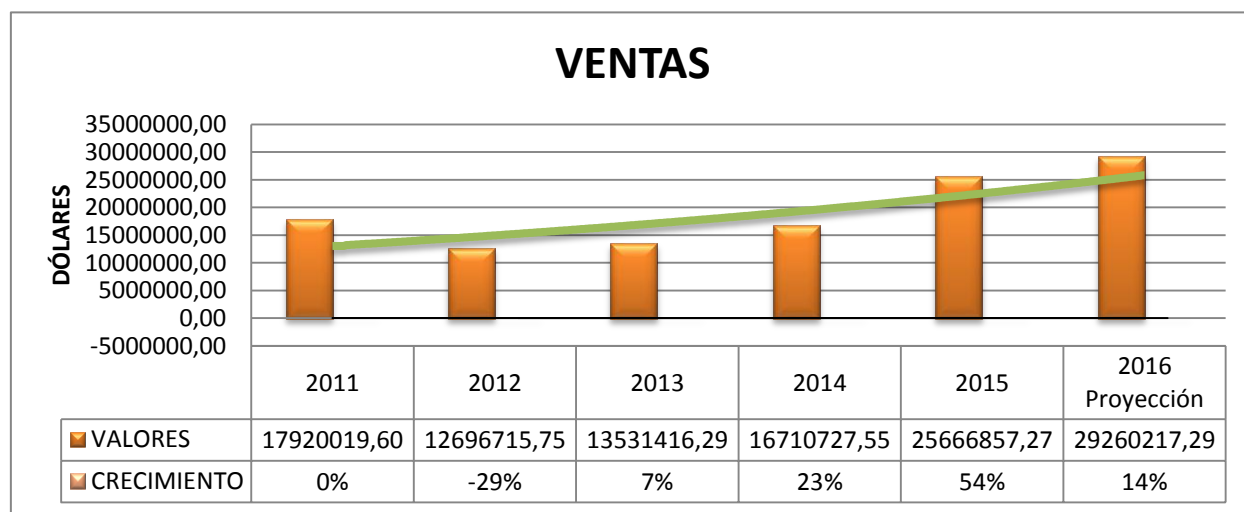
(Austral Cía. Ltda.)

#### 4.1.3 Visión

“Diseñar la mejor alternativa en servicio de posventa dentro del territorio ecuatoriano y cuencano.” (Austral Cía. Ltda.)

#### 4.2 Análisis de las ventas e importaciones

##### 4.2.1 Proyección de ventas



**Figura 29** Proyección de ventas

**Fuente:** Austral Cía. Ltda.

**Elaborado por:** Las Autoras

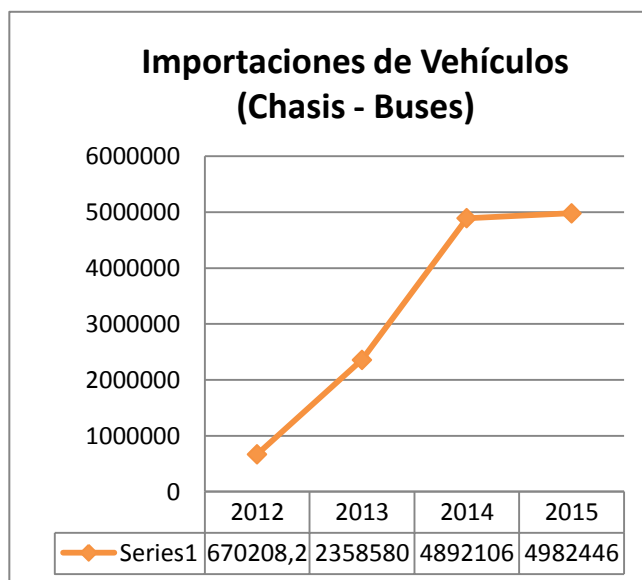
Los ingresos presentados en la Figura N° 29, muestran una tendencia de crecimiento en las ventas de la Compañía Austral, en el año 2012 se puede observar una caída del 29% en la ventas al comparar con el año 2011. En el año 2015 muestra el mayor crecimiento de ventas en relación con el 2014 debido a que creció el 54%. La proyección para el año 2016 al realizar un promedio con el porcentaje de crecimiento

de los años anteriores (2011-2015) se proyecta un crecimiento del 14% en las ventas alcanzando el valor de 29`260.217,29.

#### 4.2.2 Análisis de las importaciones por tipo de bien

##### 4.2.2.1 Importaciones de vehículos

En la Figura N° 30 se puede observar el incremento anual constante en las importaciones de vehículos, en el año 2014 se puede notar un aumento considerable en las importaciones con respecto al año 2013 de casi el 50%, esto se dio debido a que era importante para la empresa en ese año el tener un stock disponible para la demanda de los años siguientes.



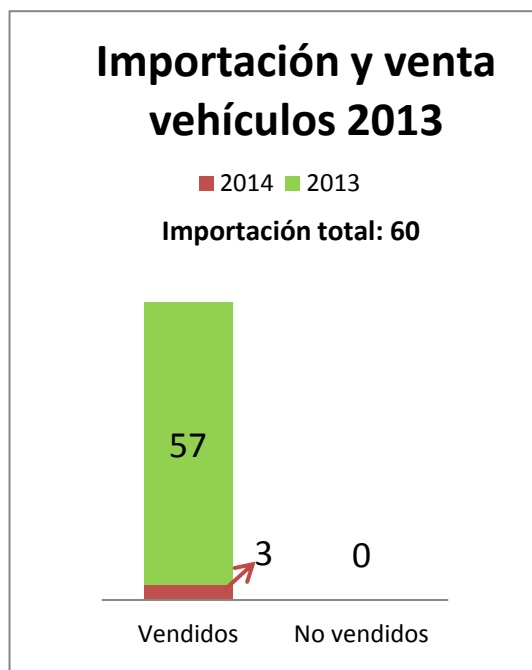
**Figura 30** Importación de vehículos

**Fuente:** Austral Cía. Ltda.

**Elaborado por:** Las Autoras

##### 4.2.2.2 Análisis de importación vehículos vs venta años 2013-2016

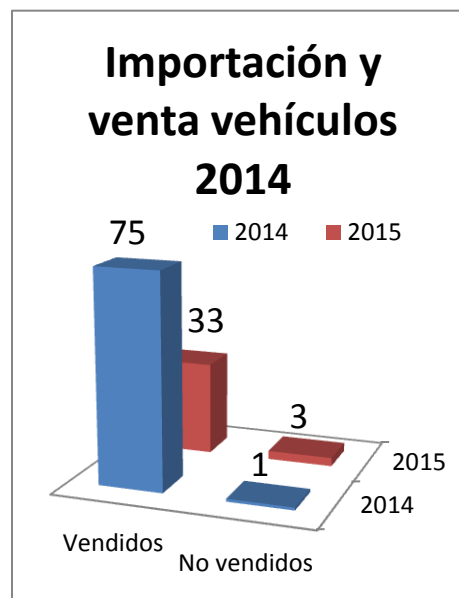
A continuación se presentarán varias figuras para mostrar la cantidad total de vehículos importados y las ventas anuales correspondientes, para a su vez analizar la estrategia de compras internacionales que la empresa realizó para mantener su stock disponible antes de la aplicación de las salvaguardias.



**Figura 31** Importación y venta de vehículos 2013  
**Fuente:** Austral Cía. Ltda.  
**Elaborado por:** Las Autoras

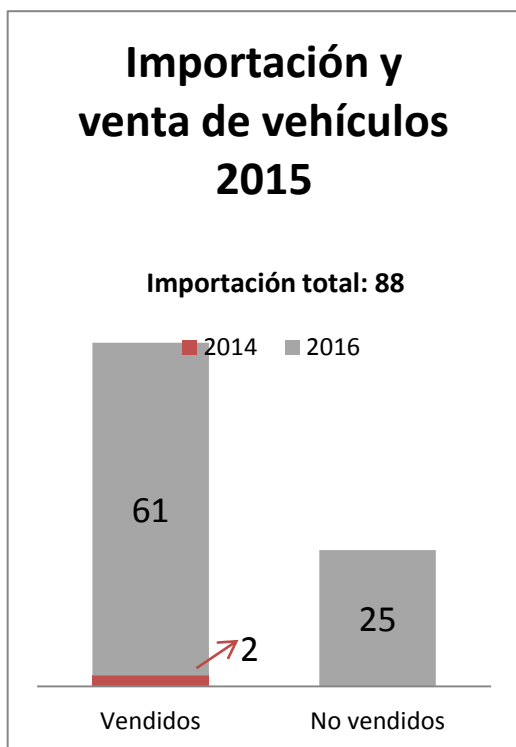
En el año 2013 la empresa Austral importó un total de 60 vehículos (Figura N° 31) entre modelos 2013 y 2014, es importante resaltar que la empresa vendió el total de las importaciones de ese año, es así que la utilidad bruta obtenida por la venta de vehículos ese año asciende a USD 685.181,96.

Por otro lado en el año 2014 la empresa importó un total de 109 vehículos (76 modelos 2014 y 36 modelo 2015), es decir la importación incrementó en un 55% con respecto al año anterior, afortunadamente la empresa vendió el 95% de su stock disponible como se puede observar en la Figura N° 32, más adelante se realizará un análisis detallado de los costos de almacenamiento y de oportunidad que se generan de los vehículos no vendidos (5%).



**Figura 32** Importación y venta de vehículos 2014  
**Fuente:** Austral Cía. Ltda.  
**Elaborado por:** Las Autoras





**Figura 33** Importación y venta de vehículos 2015  
**Fuente:** Austral Cía. Ltda.  
**Elaborado por:** Las Autoras

En el año 2015 Austral Cía. Ltda. importó un total de 88 vehículos entre modelos 2014 y 2016, como se puede observar en la Figura N° 33; 73 vehículos fueron importados antes de la aplicación de la normativa sobre salvaguardias, es importante recalcar que 25 vehículos modelo 2016 importados en ese año no se han vendido hasta la fecha y por ende se encuentran en bodega.

A continuación se presenta el inventario que actualmente la empresa dispone y el costo de almacenamiento para la empresa de los vehículos que no se han vendido desde el año 2014 (Tabla N° 11):

**Tabla 11** Vehículos No Vendidos 2013-2016

Año	No. Vehículos	Detalle	Desde	Hasta	Total días en bodega	Costos indirectos de almacenamiento diario por chasis	Costo total de almacenamiento
2015	25	2	04/03/2015	31/03/2016	393	3,66	2.876,76
		8	25/05/2015	31/03/2016	311	3,66	9.106,08
		4	03/06/2015	31/03/2016	302	3,66	4.421,28
		6	30/07/2015	31/03/2016	245	3,66	5.380,20
		5	22/12/2015	31/03/2016	100	3,66	1.830,00
COSTO TOTAL DE ALMACENAMIENTO							23.614,32

**Fuente:** Austral Cía. Ltda.  
**Elaborado por:** Las Autoras

La empresa Austral Cía. Ltda. tomó la decisión de importar su stock de vehículos modelo 2016 antes de la aplicación de la normativa sobre salvaguardias, este inventario que se encuentra inmovilizado genera costos de almacenamiento, en la actualidad la empresa cuenta con 25 vehículos en bodega modelo 2016, los costos que se han generado por almacenamiento son de USD 23.614,32

Además del costo de almacenamiento, la empresa en sus registros presenta que desde el 04 de diciembre de 2014 se encuentran en depósito aduanero 18 vehículos modelos 2016, en la Tabla N° 12 se puede apreciar que este costo alcanza los USD 37.674.

**Tabla 12** Vehículos en Depósito Aduanero

Año	No. Vehículos	Detalle	Desde	Hasta	Total días en DEPOSITO ADUANERO	Costo por día	Costo total
2016	18	18	04/12/2014	31/03/2016	483	4,33	37.674,00

**Fuente:** Austral Cía. Ltda.

**Elaborado por:** Las Autoras

#### 4.2.2.3 Análisis del costo de oportunidad por el excedente en el inventario

El costo de oportunidad hace referencia al sacrificio en este caso económico que se deja de percibir por elegir una alternativa de inversión. A continuación se presenta un ejemplo del costo de oportunidad que la empresa Austral sacrificó por comprar los 25 vehículos 2016, antes de lo habitual, en la Tabla N° 13 se puede observar que si la

empresa hubiese colocado esa inversión en una entidad financiera a un plazo de 270 días con un rendimiento del 6,15%, su ganancia por este interés sería de USD 73.301.

**Tabla 13** *Costo de Oportunidad (25 vehículos)*

<b>Monto de inversión</b>	<b>Promedio días</b>	<b>Tasa de Interés pasiva</b>	<b>Costo de oportunidad</b>
<b>\$ 1.215.500,45</b>	270	6,15%	<b>\$ 74.753,28</b>

**Fuente:** Austral Cía. Ltda.

**Elaborado por:** Las Autoras

Si la empresa importaba esos 25 vehículos después de la aplicación de salvaguardias el costos adicional a la inversión (5%) hubiese sido de alrededor de USD 60.000 con esta última información se procederá a realizar un análisis de los costos para poner en evidencia si es que importar stock fuera de lo habitual a menor costo fue lo ideal para la empresa.

Considerando el monto de inversión de USD 1.191.886,13 (25 vehículos) + USD 23.614,32 (almacenamiento), como podemos observar en la Figura N° 34 el costo de oportunidad que la empresa dejó de percibir es mayor al ahorro que la empresa pretendió obtener al comprar sin salvaguardias.

## COMPARACIÓN DE COSTOS



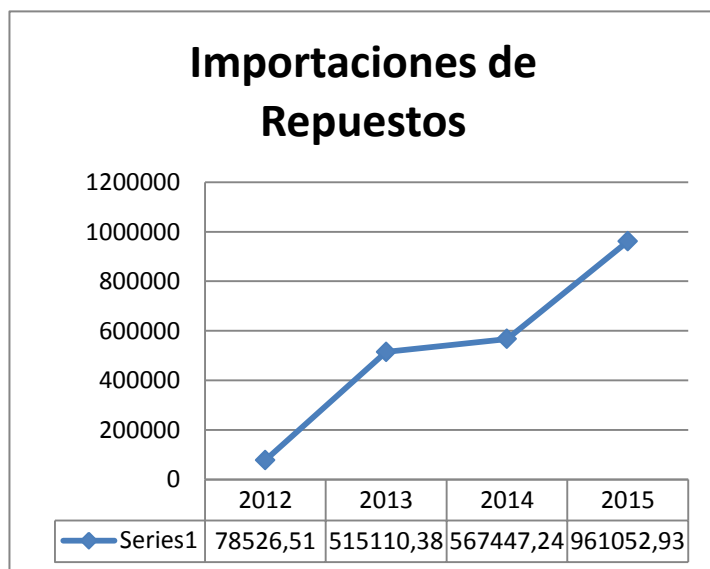
**Figura 34** Comparación de costos

**Fuente:** Austral Cía. Ltda.

**Elaborado por:** Las Autoras

Como información adicional también es importante mencionar que el stock adicional adquirido de USD 1.191.886,13 (25 vehículos) + USD 23.614,32 ha sido obtenido a través de deuda a proveedores y obligaciones bancarias.

### 4.2.2.4 Importaciones de repuesto



De igual manera que los vehículos, como se puede observar en la Figura N° 35 la importación de los repuestos también presenta un aumento constante los últimos 4 años, con un considerable incremento en el año 2015.

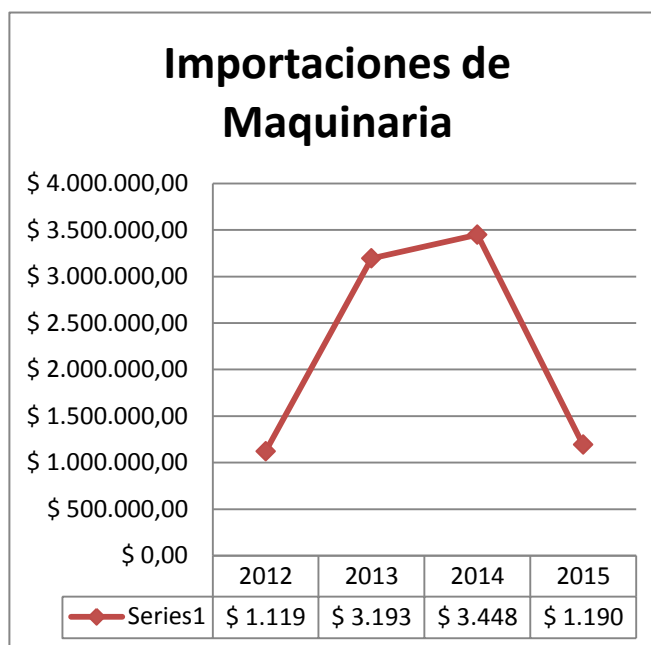
**Figura 35** Importación de Repuestos

**Fuente:** Austral Cía. Ltda.

**Elaborado por:** Las Autoras

#### 4.2.2.5 Importaciones de maquinaria

Como se puede evidenciar en la Figura N° 36, la importación de maquinaria fue incrementando desde el año 2012 al 2014, pero para el año 2015 se observa un descenso importante que alcanza el 34%, la empresa atribuye esta considerable disminución a la aplicación de la resolución emitida por el COMEX sobre las Salvaguardias.



**Figura 37** Importación de Repuestos

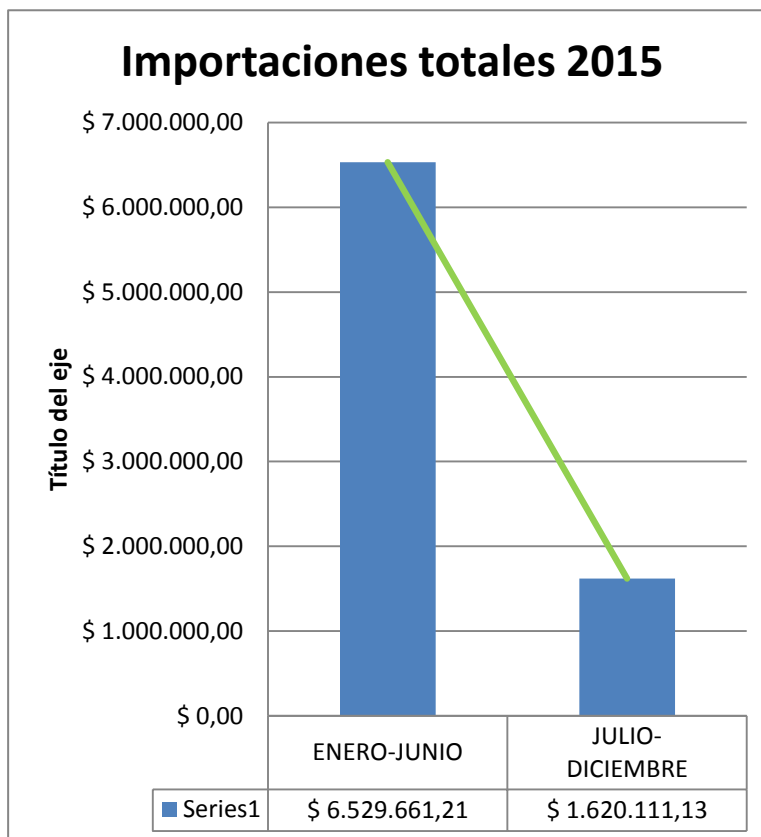
**Fuente:** Austral Cía. Ltda.

**Elaborado por:** Las Autoras

#### 4.2.2.6 Análisis del impacto de la normativa sobre las importaciones

Como información relevante al presente estudio es muy importante presentar las importaciones que la empresa realizó durante el año 2015. Para el análisis se divide el año en dos momentos cruciales para el sector, estos son de enero a junio y de julio a diciembre, considerando que la Resolución No. 011-2015 que trata las Salvaguardias entró en vigencia en julio de 2015.

En la Figura N° 37 se evidencia que la empresa decidió importar el 80% de sus compras internacionales totales de ese año en el período de enero a junio, es decir que la empresa tomó una decisión clave a nivel estratégico para mantener su stock en los niveles y precios normales antes de la aplicación de la norma referida.



**Figura 38** Importación 2015

**Fuente:** Austral Cía. Ltda.

**Elaborado por:** Las Autoras

Y como era de esperar en el periodo de julio a diciembre tan solo importaron 1, 6 millones de dólares esto es 4 veces menos que en el periodo en el cual todavía los productos no grababan salvaguardias.

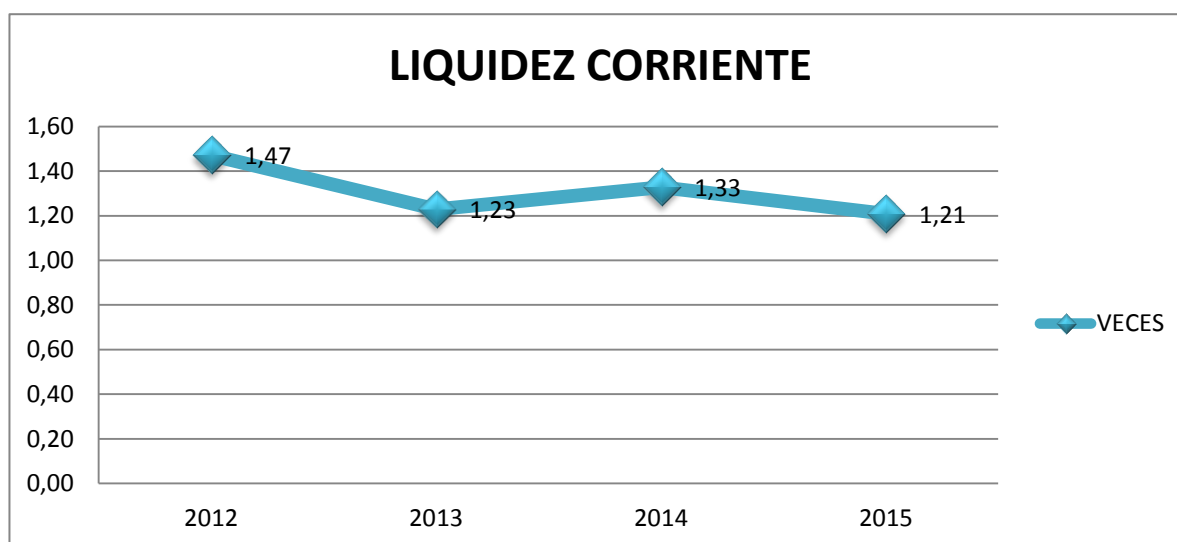
### 4.3 Análisis de las razones financieras

#### 4.3.1 Análisis de liquidez

##### 4.3.1.1 Razón corriente

**Fórmula:**

$$\text{Razón Corriente} = \frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$$



**Figura 39** Liquidez corriente

**Fuente:** Estados financieros de la empresa

**Elaborado por:** Las Autoras

La razón corriente de la Compañía Austral como se puede observar en la Figura N° 38, en el año 2012 obtuvo un valor de 1,47 veces, de 1,23 veces para el año 2013 y de 1,33 para el año 2014, lo cual indica que para el año 2014, por cada dólar que la empresa debe en el corto plazo, cuenta con \$1,33 dólares para cubrir sus obligaciones a corto plazo y obtiene una mayor liquidez para el año 2014 con respecto al 2013. La

empresa sí estuvo en posibilidades de efectuar sus pagos en el corto plazo a través de los años ya que supera la relación 1 a 1 entre sus activos y pasivos corrientes; por otro lado en comparación con el promedio de la industria para 2014 que es de 1,46 veces la liquidez de la empresa aparentemente está un poco debilitada ya que se encuentra por debajo del promedio.

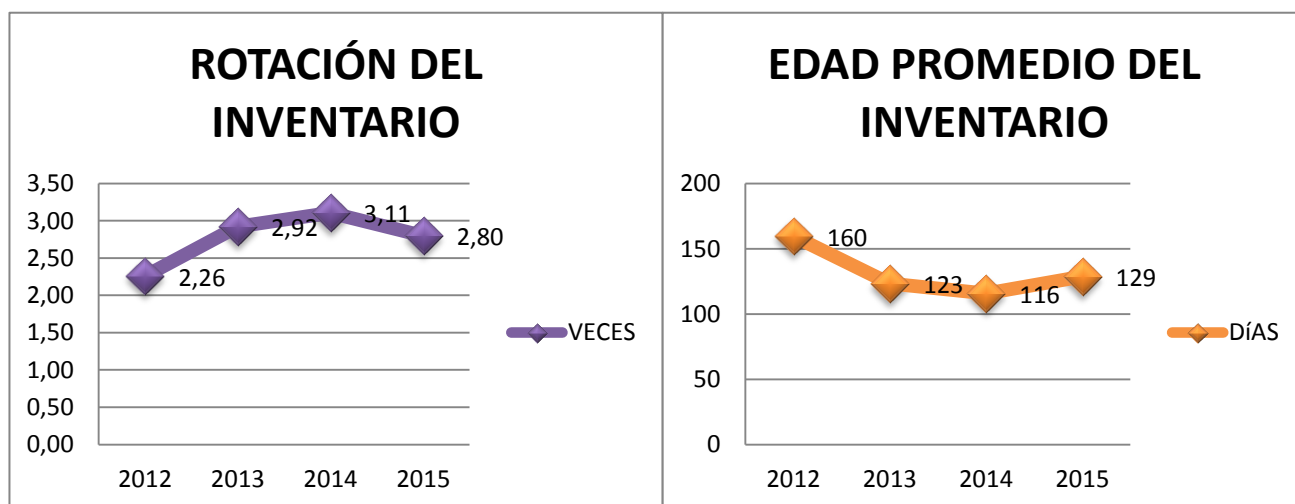
#### 4.3.2 Análisis de calidad de activos

##### 4.3.2.1 Rotación de inventarios

**Fórmula:**

$$\text{Rotación de Inventarios} = \frac{\text{Costo de ventas}}{\text{Inventarios}}$$

$$\text{Edad promedio de inventario} = \frac{360}{\text{Rotación de inventario}} = \frac{360 * \text{Inventario}}{\text{Costo de Ventas}}$$



**Figura 40** Rotación del inventario y edad promedio del inventario

**Fuente:** Estados financieros de la empresa

**Elaborado por:** Las Autoras

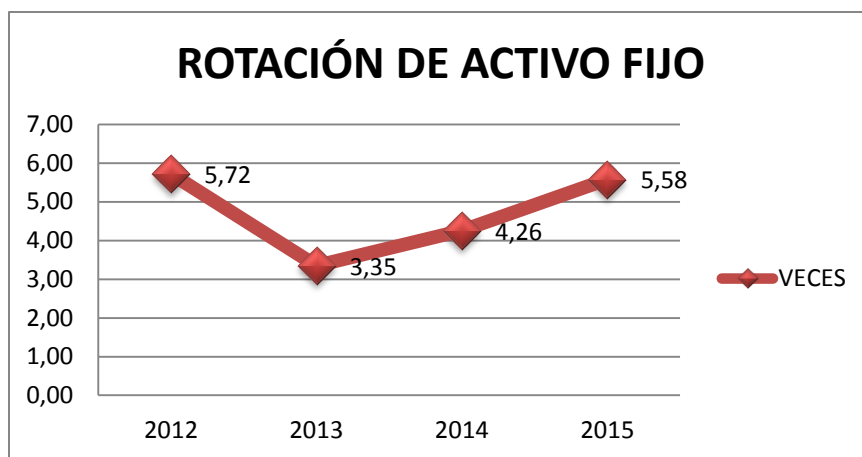


En la empresa Austral Cía. Ltda. la rotación del inventario<sup>8</sup> según se puede observar en la Figura N° 39, ha rotado cada vez más rápido a través de los años, en el año 2012 los inventarios se vendieron en 2,26 veces es decir cada 160 días, en el año 2013 la rotación del inventario fue mayor a que aumento a 2,92 veces es decir 123 días, y para el año 2014 fue de 3,11 observando la mayor rotación en el 2014 al comparar con los años anteriores es decir los inventarios necesitaban 116 días para reemplazarse o que el inventario de la empresa suele permanecer en promedio 116 días antes de venderse; en este último periodo los inventarios se están quedando aproximadamente 4 meses en la bodega.

#### 4.3.2.2 Rotación de activo fijo

**Fórmula:**

$$\text{Rotación del Activo Fijo} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Fijo}}$$



**Figura 41** Rotación del activo fijo

**Fuente:** Estados financieros de la empresa

**Elaborado por:** Las Autoras

<sup>8</sup> En la superintendencia de compañías no se encuentra registrado el promedio de la industria de este indicador.

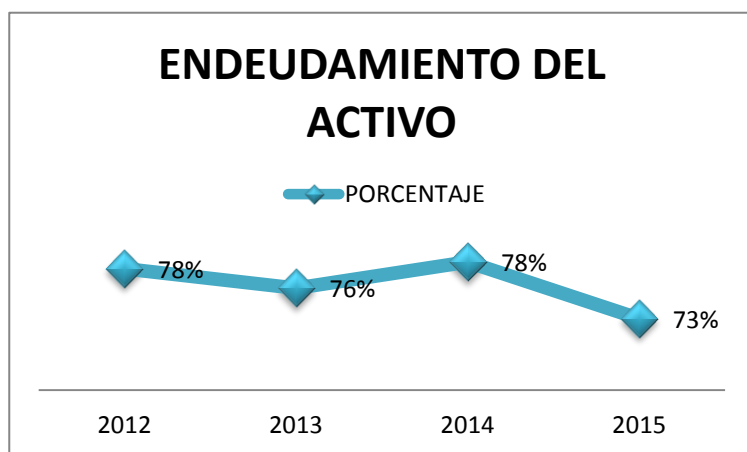
En la Compañía Austral, la Rotación de Activo Fijo (Figura N° 40) ha variado a través de los años, en el año 2012 el activo fijo neto de la empresa rota 5,72 veces, con un mayor cambio en el año 2013 con 3,35 veces y para el año 2014 aumenta a 4,26 veces, esto quiere decir que por cada dólar que se invierte en activos fijos se han generado \$4,26 en ventas, lo cual es favorable para la empresa ya que genera una mayor utilidad en aproximadamente 4 veces lo que invierte en activos fijos. Al comparar con el promedio de la industria de año 2014 es de 12,46 veces, lo que significa que la empresa se encuentra muy por debajo del promedio de la industria lo cual aparentemente un resultado desfavorable para la empresa.

#### 4.3.3 Análisis de endeudamiento

##### 4.3.3.1 Endeudamiento del activo

Fórmula:

$$\text{Endeudamiento del Activo} = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$$



**Figura 42** Endeudamiento del activo

**Fuente:** Estados financieros de la empresa

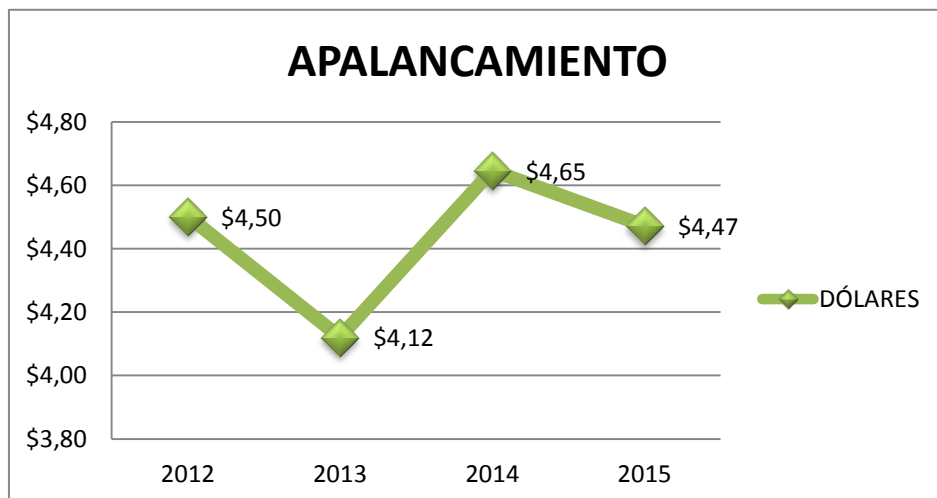
**Elaborado por:** Las Autoras

La razón de endeudamiento de Austral para el año 2014 es de 78%, lo cual significa que sus acreedores han proporcionado más de la mitad del financiamiento total de la empresa comparándose con el promedio de la industria que es de 68,15% (Figura N° 41).

#### 4.3.3.2 Apalancamiento

Fórmula:

$$\text{Apalancamiento} = \frac{\text{Activos totales}}{\text{Patrimonio}}$$



**Figura 43** Apalancamiento

**Fuente:** Estados financieros de la empresa

**Elaborado por:** Las Autoras

La compañía Austral muestra un apalancamiento estable (Figura N° 42) ya que en el año 2012 es de \$4,50, en el año 2013 fue de \$4,12 y en el año 2014 de \$4,65, comparando con la industria para el 2014 que fue de \$2,55 demostrándonos que la compañía está sobre este promedio, lo que significa que por cada dólar aportado por



los dueños para generar activos se obtiene \$4,65 para el año 2014. La Compañía Austral puede financiar sus activos por sus propios accionistas.

#### **4.4 Conclusiones del capítulo:**

- La norma que ha tenido mayor impacto sobre el giro del negocio es la Resolución No. 011-2015 emitida por el COMEX.
- La empresa para mantener su stock en el año 2016 ha tenido que incurrir en varios costos, según el análisis realizado el costo de oportunidad sacrificado por la empresa si es que la inversión se la colocaba en una entidad financiera hubiese sido mayor a lo que ahorró al importar sin salvaguardias.
- Las razones financieras aplicadas en el presente capítulo sustentan el análisis que se ha realizado.
- La empresa Austral ha financiado sus activos con deudas pero proporcionado más por los acreedores que por sus propios accionistas lo que significa que el nivel de endeudamiento que tienen con terceros es alto y por ende el nivel de riesgo también es alto por lo que se deberá controlar más el financiamiento de deuda que tiene la empresa.

## CAPÍTULO V

### 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 5.1 Conclusiones

- El sector automotriz tiene una intervención importante en la economía del país debido a los ingresos que genera en las diferentes ramas productivas que involucra esta actividad. La industria automotriz impulsa de manera directa e indirecta a otras industrias del sector productivo como son las industrias: siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica e informática.
- El sector automotriz en el Ecuador ha tenido un crecimiento considerable a partir del año 2006 al 2014, no así en el año 2015 y 2016 por la aplicación de las normativas estudiadas en el presente trabajo.
- La reducción del precio del petróleo y el desequilibrio en la balanza comercial han sido los principales causales para la aplicación de normas restrictivas para las importaciones en la mayoría de sectores de la economía.
- El mayor impacto financiero sobre el sector importador de vehículos y repuestos ha sido generado principalmente sobre las ventas de vehículos.



## 5.2 Recomendaciones

- La industria automotriz al estar dentro de los sectores de desarrollo de la matriz productiva debe impulsar a la producción de vehículos con mayor tecnología y calidad para poder contar con un stock de venta de vehículos en el país y no depender de la importación de los mismos.
- Las empresas importadoras de vehículos podrían abrir otras líneas de productos como lo han hecho algunas empresas de igual rama para poder solventar la reducción de ingresos por venta de vehículos.



## ANEXOS

### Anexo 1 Estado de Situación Financiera año 2012

<b>Austral</b> <small>desde 1968</small>		AUSTRAL CIA. LTDA. PRODUCTO CONTABLE AUSTRAL ESTADO DE SITUACION Al 31 de Diciembre de 2012 Moneda del Producto: DOLAR    Moneda del Reporte: DOLAR	Reporte: CNT_R0001 Usuario: CLAVAZ Fecha: 15-MAR-16 Página: 1 de 2 Nivel: 4
<b>ACTIVOS</b>			
<b>CUENTA CONTABLE</b>		<b>SALDO MON. CUENTA</b>	
1	ACTIVO	12,017,217.77	
1.1	ACTIVO CORRIENTE	9,442,092.02	
1.1.01	ACTIVO DISPONIBLE	350,536.09	
1.1.01.01	CAJA	2,674.93	
1.1.01.02	BANCOS	347,861.16	
1.1.02	CUENTAS POR COBRAR	4,396,149.77	
1.1.02.01	DOCUMENTOS POR COBRAR	2,651,830.67	
1.1.02.02	CUENTAS INCOBRABLES	-64,158.08	
1.1.02.03	ANTICIPOS VARIOS	1,078,161.43	
1.1.02.04	CUENTAS POR COBRAR AL PERSONAL	8,635.20	
1.1.02.05	CUENTAS POR COBRAR AL PERSONAL (NR)	0.00	
1.1.02.06	CUENTAS POR COBRAR OTROS	669.76	
1.1.02.08	IMPUESTOS ANTICIPADOS	721,010.79	
1.1.03	REALIZABLE	4,695,406.16	
1.1.03.01	INVENTARIOS	4,257,285.48	
1.1.03.02	MERCADERIAS EN TRANSITO (DEL 20 SAMSUNG AL 29-10 V	746.13	
1.1.03.03	MERCADERIAS EN TRÁNSITO	195,275.77	
1.1.03.04	MERCADERIA EN TRÁNSITO	242,098.78	
1.2	ACTIVO NO CORRIENTE	2,402,814.01	
1.2.02	ACTIVOS FIJOS	2,220,931.99	
1.2.02.01	ACTIVO FIJO TANGIBLE	2,203,162.94	
1.2.02.03	ACTIVO FIJO INTANGIBLE	17,769.05	
1.2.03	INVERSIONES	181,882.02	
1.2.03.01	ACCIONES	27,500.00	
1.2.03.02	TEMPORALES	154,382.02	
1.3	ACTIVO DIFERIDO	151,582.47	
1.3.01	GASTOS DIFERIDOS	151,582.47	
1.3.01.01	PAGOS ANTICIPADOS	0.00	
1.3.01.02	INVERSIONES LARGO PLAZO	151,582.47	
1.4	OTROS ACTIVOS	20,729.27	
1.4.01	OTROS ACTIVOS	20,729.27	
1.4.01.01	INTERESES PROVISIONADOS	20,597.14	
1.4.01.02	CUENTA PROVISIONAL DEVOLUCIÓN DE ANTICIPO PROVEED	0.00	
1.4.01.08	TRANSITORIA INGRESO DE DÉBITOS CONSUMOS LUZ, AGUA,	132.13	
<b>TOTAL DE ACTIVOS</b>		<b>12,017,217.77</b>	
<b>PASIVOS</b>			
<b>CUENTA CONTABLE</b>		<b>SALDO MON. CUENTA</b>	
2	PASIVO	9,348,169.76	
2.1	PASIVO CORRIENTE	6,421,190.92	
2.1.01	DOCUMENTOS POR PAGAR CORTO PLAZO	5,171,296.16	
2.1.01.01	PROVEEDORES GENERAL	751,462.77	
2.1.01.02	OBLIGACIONES BANCARIAS	4,417,302.84	
2.1.01.04	TARJETAS DE CRÉDITO	2,530.55	
2.1.02	OTRAS CUENTAS POR PAGAR	1,220,514.78	
2.1.02.01	OTRAS CUENTAS POR PAGAR	53,289.93	
2.1.02.02	ANTICIPOS DE CLIENTES	955,508.89	
2.1.02.03	IMPUESTOS POR PAGAR	211,715.96	
2.1.06	OBLIGACIONES PATRONALES	29,379.98	
2.1.06.01	ROL DE PAGOS	586.15	
2.1.06.02	DECIMO TERCER SUELDO	4,514.84	
2.1.06.03	DECIMO CUARTO SUELDO	9,271.88	



**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**

PASIVOS		
CUENTA CONTABLE		SALDO MON. CUENTA
2.1.06.05	FONDOS DE RESERVA	5,500.99
2.1.06.06	APORTES IESS	8,297.10
2.1.06.10	PRESTAMOS QUIROGRAFARIOS IESS	879.24
2.1.06.11	PRÉSTAMOS HIPOTECARIOS IESS	329.78
2.2	PASIVO DIFERIDO	63,357.14
2.2.03	OTROS DIFERIDOS	63,357.14
2.2.03.06	CARTERA VEHICULOS	0.00
2.2.03.09	CUENTA PROVISIONAL DEVOLUCION ANTICIPO CLIENTES	0.00
2.2.03.10	CARROCERÍAS EN PROCESO DE FACTURACIÓN	49,107.14
2.2.03.12	ÍTEMS DE ACTIVO FIJO POR REGULARIZAR	14,250.00
2.3	PASIVO NO CORRIENTE	2,863,621.70
2.3.01	DOCUMENTOS POR PAGAR A LARGO PLAZO	2,863,621.70
2.3.01.01	DOCUMENTOS POR PAGAR A BANCOS	2,421,361.95
2.3.01.03	GASTOS ACUMULADOS POR PAGAR	39,659.58
2.3.01.04	DOCUMENTOS POR PAGAR	102,600.17
2.3.01.05	CUENTAS POR PAGAR SOCIOS	300,000.00
TOTAL DE PASIVOS		9,348,169.76
PATRIMONIO		
CUENTA CONTABLE		SALDO MON. CUENTA
3	PATRIMONIO	2,669,048.01
3.1	CAPITAL	2,669,048.01
3.1.01	CAPITAL SOCIAL	502,661.00
3.1.01.01	CAPITAL SOCIAL PEDRO VINTIMILLA MOSCOSO	482,704.00
3.1.01.02	CAPITAL SOCIAL JAIME VELEZ GALARZA	19,957.00
3.1.02	APORTES PARA FUTURA CAPITALIZACION	420,000.00
3.1.02.01	APORTES PARA FUTURA CAPITALIZACION PEDRO VINTIMILL	420,000.00
3.1.03	RESERVAS	623,063.02
3.1.03.01	RESERVA LEGAL	57,107.76
3.1.03.02	RESERVA FACULTATIVA	15,062.60
3.1.03.04	RESERVAS POR VALUACION	550,892.66
3.1.18	RESULTADOS	1,123,323.99
3.1.18.01	RESULTADOS EJERCICIOS ANTERIORES	882,206.01
3.1.18.03	CUENTA DE PATRIMONIO DE RESULTADOS, UTILIDAD Y PÉR	241,117.98
TOTAL DE PATRIMONIO		2,669,048.01
RESULTADO EJERCICIO =		0.00
TOTAL PASIVO + PATRIMONIO + RESULTADO =		12,017,217.77





**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**

**Anexo 2 Estado de Situación Financiera año 2013**

<b>Austral</b> <small>desde 1968</small>		AUSTRAL CIA. LTDA. PRODUCTO CONTABLE AUSTRAL ESTADO DE SITUACION Al 31 de Diciembre de 2013 Moneda del Producto: DOLAR    Moneda del Reporte: DOLAR	Reporte: CNT_R0001 Usuario: CLAVAZ Fecha: 15-MAR-16 Página: 1 de 2 Nivel: 4
<b>ACTIVOS</b>			
<b>CUENTA CONTABLE</b>		<b>SALDO MON. CUENTA</b>	
1	ACTIVO	14,906,980.73	
1.1	ACTIVO CORRIENTE	10,391,609.31	
1.1.01	ACTIVO DISPONIBLE	645,624.57	
1.1.01.01	CAJA	4,553.37	
1.1.01.02	BANCOS	641,071.20	
1.1.02	CUENTAS POR COBRAR	6,190,013.84	
1.1.02.01	DOCUMENTOS POR COBRAR	4,326,178.12	
1.1.02.02	CUENTAS INCOBRABLES	-93,965.24	
1.1.02.03	ANTICIPOS VARIOS	1,252,276.87	
1.1.02.04	CUENTAS POR COBRAR AL PERSONAL	30,690.94	
1.1.02.05	CUENTAS POR COBRAR AL PERSONAL (NR)	0.00	
1.1.02.06	CUENTAS POR COBRAR OTROS	2,758.26	
1.1.02.08	IMPUESTOS ANTICIPADOS	672,074.89	
1.1.03	REALIZABLE	3,555,970.90	
1.1.03.01	INVENTARIOS	3,423,622.52	
1.1.03.02	MERCADERIAS EN TRANSITO (DEL 20 SAMSUNG AL 29-10 V	0.00	
1.1.03.03	MERCADERÍAS EN TRÁNSITO	0.00	
1.1.03.04	MERCADERÍA EN TRÁNSITO	132,348.38	
1.2	ACTIVO NO CORRIENTE	4,225,025.27	
1.2.02	ACTIVOS FIJOS	4,043,143.25	
1.2.02.01	ACTIVO FIJO TANGIBLE	4,027,551.61	
1.2.02.03	ACTIVO FIJO INTANGIBLE	15,591.64	
1.2.03	INVERSIONES	181,882.02	
1.2.03.01	ACCIONES	27,500.00	
1.2.03.02	TEMPORALES	154,382.02	
1.3	ACTIVO DIFERIDO	231,293.23	
1.3.01	GASTOS DIFERIDOS	231,293.23	
1.3.01.01	PAGOS ANTICIPADOS	110,027.23	
1.3.01.02	INVERSIONES LARGO PLAZO	121,266.00	
1.4	OTROS ACTIVOS	59,052.92	
1.4.01	OTROS ACTIVOS	59,052.92	
1.4.01.01	INTERESES PROVISIONADOS	29,372.21	
1.4.01.02	CUENTA PROVISIONAL DEVOLUCIÓN DE ANTICIPO PROVEED	0.00	
1.4.01.08	TRANSITORIA INGRESO DE DÉBITOS CONSUMOS LUZ, AGUA,	436.82	
1.4.01.11	CUENTA PROVISIONAL MERCADERÍAS EN TRÁNSITO, SISTEM	28,690.89	
1.4.01.12	DOCUMENTOS POR REGULARIZAR CAJA CHICA	553.00	
<b>TOTAL DE ACTIVOS</b>		<b>14,906,980.73</b>	
<b>PASIVOS</b>			
<b>CUENTA CONTABLE</b>		<b>SALDO MON. CUENTA</b>	
2	PASIVO	11,289,774.70	
2.1	PASIVO CORRIENTE	8,455,641.23	
2.1.01	DOCUMENTOS POR PAGAR CORTO PLAZO	7,102,495.92	
2.1.01.01	PROVEEDORES GENERAL	1,342,436.45	
2.1.01.02	OBLIGACIONES BANCARIAS	5,754,728.21	
2.1.01.04	TARJETAS DE CRÉDITO	5,331.26	
2.1.02	OTRAS CUENTAS POR PAGAR	1,301,811.07	
2.1.02.01	OTRAS CUENTAS POR PAGAR	77,128.38	
2.1.02.02	ANTICIPOS DE CLIENTES	965,197.60	
2.1.02.03	IMPUESTOS POR PAGAR	259,485.09	
2.1.06	OBLIGACIONES PATRONALES	51,334.24	
2.1.06.01	ROL DE PAGOS	18,886.38	



**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**

<b>PASIVOS</b>		
<b>CUENTA CONTABLE</b>		<b>SALDO MON. CUENTA</b>
2.1.06.02	DECIMO TERCER SUELDO	5,010.15
2.1.06.03	DECIMO CUARTO SUELDO	9,571.07
2.1.06.05	FONDOS DE RESERVA	6,106.00
2.1.06.06	APORTES IESS	8,515.21
2.1.06.10	PRESTAMOS QUIROGRAFARIOS IESS	2,211.33
2.1.06.11	PRÉSTAMOS HIPOTECARIOS IESS	1,034.10
2.2	PASIVO DIFERIDO	101,970.91
2.2.03	OTROS DIFERIDOS	101,970.91
2.2.03.03	PROVISIÓN INTERESES BANCARIOS	69,828.06
2.2.03.06	CARTERA VEHICULOS	0.00
2.2.03.09	CUENTA PROVISIONAL DEVOLUCION ANTICIPO CLIENTES	0.00
2.2.03.10	CARROCEÍAS EN PROCESO DE FACTURACIÓN	32,142.85
2.2.03.12	ÍTEMS DE ACTIVO FIJO POR REGULARIZAR	0.00
2.3	PASIVO NO CORRIENTE	2,732,162.56
2.3.01	DOCUMENTOS POR PAGAR A LARGO PLAZO	2,732,162.56
2.3.01.01	DOCUMENTOS POR PAGAR A BANCOS	2,097,776.19
2.3.01.03	GASTOS ACUMULADOS POR PAGAR	95,268.41
2.3.01.04	DOCUMENTOS POR PAGAR	102,600.17
2.3.01.05	CUENTAS POR PAGAR SOCIOS	436,517.79
<b>TOTAL DE PASIVOS</b>		<b>11,289,774.70</b>
<b>PATRIMONIO</b>		
<b>CUENTA CONTABLE</b>		<b>SALDO MON. CUENTA</b>
3	PATRIMONIO	3,617,206.03
3.1	CAPITAL	3,617,206.03
3.1.01	CAPITAL SOCIAL	2,363,616.00
3.1.01.01	CAPITAL SOCIAL PEDRO VINTIMILLA MOSCOSO	2,286,449.00
3.1.01.02	CAPITAL SOCIAL JAIME VELEZ GALARZA	77,167.00
3.1.03	RESERVAS	1,008,261.28
3.1.03.01	RESERVA LEGAL	64,993.02
3.1.03.02	RESERVA FACULTATIVA	0.26
3.1.03.05	REVALORIZACIÓN DE ACTIVOS	943,268.00
3.1.18	RESULTADOS	245,328.75
3.1.18.01	RESULTADOS EJERCICIOS ANTERIORES	32,710.41
3.1.18.03	CUENTA DE PATRIMONIO DE RESULTADOS, UTILIDAD Y PÉR	212,618.34
<b>TOTAL DE PATRIMONIO</b>		<b>3,617,206.03</b>
<b>RESULTADO EJERCICIO =</b>		<b>0.00</b>
<b>TOTAL PASIVO + PATRIMONIO + RESULTADO =</b>		<b>14,906,980.73</b>



**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**

**Anexo 3 Estado de Situación Financiera año 2014**

<b>Austral</b> <small>desde 1968</small>		AUSTRAL CIA. LTDA.	Reporte: CNT_R0001
		PRODUCTO CONTABLE AUSTRAL	Usuario: CLAVAZ
		ESTADO DE SITUACION	Fecha: 15-MAR-16
		Al 31 de Diciembre de 2014	Página: 1 de 2
		Moneda del Producto: DOLAR    Moneda del Reporte: DOLAR	Nivel: 4
<b>ACTIVOS</b>			
<b>CUENTA CONTABLE</b>		<b>SALDO MON. CUENTA</b>	
1	ACTIVO	19,239,270.34	
1.1	ACTIVO CORRIENTE	14,844,602.99	
1.1.01	ACTIVO DISPONIBLE	1,000,692.19	
1.1.01.01	CAJA	33,254.51	
1.1.01.02	BANCOS	833,409.90	
1.1.01.03	INVERSIONES CORRIENTES	134,027.78	
1.1.02	CUENTAS POR COBRAR	7,969,311.14	
1.1.02.01	DOCUMENTOS POR COBRAR	5,343,786.25	
1.1.02.02	CUENTAS INCOBRABLES	-121,914.32	
1.1.02.03	ANTICIPOS VARIOS	1,660,947.15	
1.1.02.04	CUENTAS POR COBRAR AL PERSONAL	56,429.02	
1.1.02.05	CUENTAS POR COBRAR AL PERSONAL (NR)	0.00	
1.1.02.06	CUENTAS POR COBRAR OTROS	32,200.74	
1.1.02.08	IMPUESTOS ANTICIPADOS	997,862.30	
1.1.03	REALIZABLE	5,874,599.66	
1.1.03.01	INVENTARIOS	3,594,127.45	
1.1.03.04	MERCADERÍA EN TRÁNSITO	2,280,472.21	
1.2	ACTIVO NO CORRIENTE	4,108,520.21	
1.2.02	ACTIVOS FIJOS	3,926,638.19	
1.2.02.01	ACTIVO FIJO TANGIBLE	3,916,135.92	
1.2.02.03	ACTIVO FIJO INTANGIBLE	10,502.27	
1.2.03	INVERSIONES	27,500.00	
1.2.03.01	ACCIONES	27,500.00	
1.2.03.02	TEMPORALES	0.00	
1.2.03.03	PÓLIZAS DE ACUMULACIÓN / DEPÓSITOS A PLAZO FIJO	0.00	
1.2.04	OTROS ACTIVOS NO CORRIENTES	154,382.02	
1.2.04.01	OTROS ACTIVOS NO CORRIENTES	154,382.02	
1.3	ACTIVO DIFERIDO	252,114.52	
1.3.01	GASTOS DIFERIDOS	252,114.52	
1.3.01.01	PAGOS ANTICIPADOS	161,165.02	
1.3.01.02	INVERSIONES LARGO PLAZO	90,949.50	
1.4	OTROS ACTIVOS	34,032.62	
1.4.01	OTROS ACTIVOS	34,032.62	
1.4.01.01	INTERESES PROVISIONADOS	4,659.28	
1.4.01.02	CUENTA PROVISIONAL DEVOLUCIÓN DE ANTICIPO PROVEED	0.00	
1.4.01.08	TRANSITORIA INGRESO DE DÉBITOS CONSUMOS LUZ, AGUA,	682.45	
1.4.01.11	CUENTA PROVISIONAL MERCADERÍAS EN TRÁNSITO, SISTEM	28,690.89	
1.4.01.12	DOCUMENTOS POR REGULARIZAR CAJA CHICA	0.00	
<b>TOTAL DE ACTIVOS</b>		<b>19,239,270.34</b>	
<b>PASIVOS</b>			
<b>CUENTA CONTABLE</b>		<b>SALDO MON. CUENTA</b>	
2	PASIVO	15,099,090.93	
2.1	PASIVO CORRIENTE	11,175,226.74	
2.1.01	DOCUMENTOS POR PAGAR CORTO PLAZO	8,541,541.68	
2.1.01.01	PROVEEDORES GENERAL	5,413,945.46	
2.1.01.02	OBLIGACIONES BANCARIAS	2,454,415.95	
2.1.01.04	TARJETAS DE CRÉDITO	6,516.72	
2.1.01.05	OTRAS OBLIGACIONES EMITIDAS A CORTO PLAZO	666,663.55	
2.1.02	OTRAS CUENTAS POR PAGAR	2,567,403.56	
2.1.02.01	OTRAS CUENTAS POR PAGAR	2,129.33	
2.1.02.02	ANTICIPOS DE CLIENTES	2,022,786.81	



**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**

PASIVOS		
CUENTA CONTABLE		SALDO MON. CUENTA
2.1.02.03	IMPUESTOS POR PAGAR	542,487.42
2.1.06	OBLIGACIONES PATRONALES	66,281.50
2.1.06.01	ROL DE PAGOS	4,777.77
2.1.06.02	DECIMO TERCER SUELDO	8,069.93
2.1.06.03	DECIMO CUARTO SUELDO	10,009.25
2.1.06.04	VACACIONES	15,422.98
2.1.06.05	FONDOS DE RESERVA	6,334.45
2.1.06.06	APORTES IESS	15,694.91
2.1.06.10	PRESTAMOS QUIROGRAFARIOS IESS	2,612.12
2.1.06.11	PRÉSTAMOS HIPOTECARIOS IESS	3,360.09
2.2	PASIVO DIFERIDO	503,607.30
2.2.03	OTROS DIFERIDOS	503,607.30
2.2.03.03	PROVISIÓN INTERESES BANCARIOS	24,720.17
2.2.03.06	CARTERA VEHICULOS	0.00
2.2.03.07	TRANSITORIA CRÉDITOS BANCARIOS	0.00
2.2.03.09	CUENTA PROVISIONAL DEVOLUCION ANTICIPO CLIENTES	0.00
2.2.03.10	CARROCEÍAS EN PROCESO DE FACTURACIÓN	478,887.13
2.3	PASIVO NO CORRIENTE	3,420,256.89
2.3.01	DOCUMENTOS POR PAGAR A LARGO PLAZO	3,420,256.89
2.3.01.01	DOCUMENTOS POR PAGAR A BANCOS	988,379.10
2.3.01.03	GASTOS ACUMULADOS POR PAGAR	119,478.10
2.3.01.04	DOCUMENTOS POR PAGAR	102,600.17
2.3.01.05	CUENTAS POR PAGAR SOCIOS	1,209,799.52
2.3.01.06	OTRAS OBLIGACIONES EMITIDAS A LARGO PLAZO	1,000,000.00
TOTAL DE PASIVOS		15,099,090.93
PATRIMONIO		
CUENTA CONTABLE		SALDO MON. CUENTA
3	PATRIMONIO	4,140,179.41
3.1	CAPITAL	4,140,179.41
3.1.01	CAPITAL SOCIAL	2,363,616.00
3.1.01.01	CAPITAL SOCIAL PEDRO VINTIMILLA MOSCOSO	2,100,110.00
3.1.01.02	CAPITAL SOCIAL JAIME VELEZ GALARZA	77,167.00
3.1.01.03	CAPITAL SOCIAL PEDRO JOSE VINTIMILLA VEGA	62,113.00
3.1.01.04	CAPITAL SOCIAL DANIEL ALEJANDRO VINTIMILLA VEGA	62,113.00
3.1.01.05	CAPITAL SOCIAL ROSANA ISABEL VINTIMILLA VEGA	62,113.00
3.1.03	RESERVAS	1,011,755.47
3.1.03.01	RESERVA LEGAL	68,487.21
3.1.03.02	RESERVA FACULTATIVA	0.26
3.1.03.05	REVALORIZACIÓN DE ACTIVOS	943,268.00
3.1.18	RESULTADOS	764,807.94
3.1.18.01	RESULTADOS EJERCICIOS ANTERIORES	123,196.63
3.1.18.03	CUENTA DE PATRIMONIO DE RESULTADOS, UTILIDAD Y PÉR	641,611.31
TOTAL DE PATRIMONIO		4,140,179.41
RESULTADO EJERCICIO =		0.00
TOTAL PASIVO + PATRIMONIO + RESULTADO =		19,239,270.34





**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**

**Anexo 4 Estado de Situación Financiera año 2015**

<b>Austral</b> <small>desde 1968</small>		AUSTRAL CIA. LTDA. PRODUCTO CONTABLE AUSTRAL ESTADO DE SITUACION Al 31 de Diciembre de 2015 Moneda del Producto: DOLAR    Moneda del Reporte: DOLAR	Reporte: CNT_R0001 Usuario: CLAVAZ Fecha: 15-MAR-16 Página: 1 de 2 Nivel: 4
<b>ACTIVOS</b>			
<b>CUENTA CONTABLE</b>		<b>SALDO MON. CUENTA</b>	
1	ACTIVO	17,544,227.91	
1.1	ACTIVO CORRIENTE	12,671,939.44	
1.1.01	ACTIVO DISPONIBLE	556,909.89	
1.1.01.01	CAJA	4,477.04	
1.1.01.02	BANCOS	488,792.63	
1.1.01.03	INVERSIONES CORRIENTES	63,640.22	
1.1.02	CUENTAS POR COBRAR	6,391,972.90	
1.1.02.01	DOCUMENTOS POR COBRAR	4,080,184.68	
1.1.02.02	CUENTAS INCOBRABLES	-137,887.09	
1.1.02.03	ANTICIPOS VARIOS	1,137,695.88	
1.1.02.04	CUENTAS POR COBRAR AL PERSONAL	26,933.61	
1.1.02.05	CUENTAS POR COBRAR AL PERSONAL (NR)	0.00	
1.1.02.06	CUENTAS POR COBRAR OTROS	32,200.74	
1.1.02.07	CUENTAS POR COBRAR SOCIOS	42,800.46	
1.1.02.08	IMPUESTOS ANTICIPADOS	1,210,044.62	
1.1.03	REALIZABLE	5,723,056.65	
1.1.03.01	INVENTARIOS	5,249,756.60	
1.1.03.04	MERCADERÍA EN TRÁNSITO	473,300.05	
1.2	ACTIVO NO CORRIENTE	4,781,205.21	
1.2.02	ACTIVOS FIJOS	4,599,323.19	
1.2.02.01	ACTIVO FIJO TANGIBLE	4,594,435.25	
1.2.02.03	ACTIVO FIJO INTANGIBLE	4,887.94	
1.2.03	INVERSIONES	27,500.00	
1.2.03.01	ACCIONES	27,500.00	
1.2.04	OTROS ACTIVOS NO CORRIENTES	154,382.02	
1.2.04.01	OTROS ACTIVOS NO CORRIENTES	154,382.02	
1.3	ACTIVO DIFERIDO	61,855.18	
1.3.01	GASTOS DIFERIDOS	61,855.18	
1.3.01.01	PAGOS ANTICIPADOS	61,855.18	
1.3.01.02	INVERSIONES LARGO PLAZO	0.00	
1.4	OTROS ACTIVOS	29,228.08	
1.4.01	OTROS ACTIVOS	29,228.08	
1.4.01.01	INTERESES PROVISIONADOS	0.03	
1.4.01.02	CUENTA PROVISIONAL DEVOLUCIÓN DE ANTICIPO PROVEED	0.00	
1.4.01.03	PAGO VARIAS FACTURAS VARIOS PROVEEDORES CON UN SÓL	0.00	
1.4.01.08	TRANSITORIA INGRESO DE DÉBITOS CONSUMOS LUZ, AGUA,	537.16	
1.4.01.11	CUENTA PROVISIONAL MERCADERÍAS EN TRÁNSITO, SISTEM	28,690.89	
1.4.01.12	DOCUMENTOS POR REGULARIZAR CAJA CHICA	0.00	
<b>TOTAL DE ACTIVOS</b>		<b>17,544,227.91</b>	
<b>PASIVOS</b>			
<b>CUENTA CONTABLE</b>		<b>SALDO MON. CUENTA</b>	
2	PASIVO	12,725,395.86	
2.1	PASIVO CORRIENTE	10,480,805.35	
2.1.01	DOCUMENTOS POR PAGAR CORTO PLAZO	8,801,920.52	
2.1.01.01	PROVEEDORES GENERAL	2,644,639.15	
2.1.01.02	OBLIGACIONES BANCARIAS	4,966,410.69	
2.1.01.03	OBLIGACIONES CCI	1,187,319.60	
2.1.01.04	TARJETAS DE CRÉDITO	3,551.08	
2.1.02	OTRAS CUENTAS POR PAGAR	1,604,940.18	
2.1.02.01	OTRAS CUENTAS POR PAGAR	3,090.13	
2.1.02.02	ANTICIPOS DE CLIENTES	1,046,627.83	

CRISTINA PAOLA ALCIVAR ARIZAGA  
VERÓNICA ALEXANDRA MAILA FIGUEROA



**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**

PASIVOS		
CUENTA CONTABLE		SALDO MON. CUENTA
2.1.02.03	IMPUESTOS POR PAGAR	555,222.22
2.1.06	OBLIGACIONES PATRONALES	73,944.65
2.1.06.01	ROL DE PAGOS	29,346.33
2.1.06.02	DECIMO TERCER SUELDO	6,834.20
2.1.06.03	DECIMO CUARTO SUELDO	9,914.50
2.1.06.04	VACACIONES	0.00
2.1.06.05	FONDOS DE RESERVA	6,002.19
2.1.06.06	APORTES IESS	15,646.29
2.1.06.10	PRESTAMOS QUIROGRAFARIOS IESS	3,090.77
2.1.06.11	PRÉSTAMOS HIPOTECARIOS IESS	3,110.37
2.2	PASIVO DIFERIDO	298,461.08
2.2.03	OTROS DIFERIDOS	298,461.08
2.2.03.03	PROVISIÓN INTERESES BANCARIOS	98,818.98
2.2.03.06	CARTERA VEHICULOS	0.00
2.2.03.07	TRANSITORIA CRÉDITOS BANCARIOS	0.00
2.2.03.09	CUENTA PROVISIONAL DEVOLUCION ANTICIPO CLIENTES	0.00
2.2.03.10	CARROCEÍAS EN PROCESO DE FACTURACIÓN	199,642.10
2.3	PASIVO NO CORRIENTE	1,946,129.43
2.3.01	DOCUMENTOS POR PAGAR A LARGO PLAZO	1,946,129.43
2.3.01.01	DOCUMENTOS POR PAGAR A BANCOS	174,716.33
2.3.01.03	GASTOS ACUMULADOS POR PAGAR	152,221.18
2.3.01.04	DOCUMENTOS POR PAGAR	102,600.17
2.3.01.05	CUENTAS POR PAGAR SOCIOS	516,591.75
2.3.01.06	OTRAS OBLIGACIONES EMITIDAS A LARGO PLAZO	1,000,000.00
TOTAL DE PASIVOS		12,725,395.86
PATRIMONIO		
CUENTA CONTABLE		SALDO MON. CUENTA
3	PATRIMONIO	3,923,244.96
3.1	CAPITAL	3,923,244.96
3.1.01	CAPITAL SOCIAL	2,363,616.00
3.1.01.01	CAPITAL SOCIAL PEDRO VINTIMILLA MOSCOSO	1,896,014.00
3.1.01.02	CAPITAL SOCIAL JAIME VELEZ GALARZA	77,167.00
3.1.01.03	CAPITAL SOCIAL PEDRO JOSE VINTIMILLA VEGA	130,145.00
3.1.01.04	CAPITAL SOCIAL DANIEL ALEJANDRO VINTIMILLA VEGA	130,145.00
3.1.01.05	CAPITAL SOCIAL ROSANA ISABEL VINTIMILLA VEGA	130,145.00
3.1.03	RESERVAS	1,032,989.31
3.1.03.01	RESERVA LEGAL	89,721.05
3.1.03.02	RESERVA FACULTATIVA	0.26
3.1.03.05	REVALORIZACIÓN DE ACTIVOS	943,268.00
3.1.18	RESULTADOS	526,639.65
3.1.18.01	RESULTADOS EJERCICIOS ANTERIORES	526,639.65
TOTAL DE PATRIMONIO		3,923,244.96
RESULTADO EJERCICIO =		895,587.09
TOTAL PASIVO + PATRIMONIO + RESULTADO =		17,544,227.91



**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**

**Anexo 5 Estado de Resultados año 2012**

<b>Austral</b> <small>desde 1968</small>		<b>AUSTRAL CIA. LTDA.</b> <b>PRODUCTO CONTABLE AUSTRAL</b> <b>ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS</b> <b>Del 01 de Enero de 2012 Al 31 de Diciembre de 2012</b>	Reporte: CNT_R0002 Usuario: CLAVAZ Fecha: 15-MAR-16 Página: 1 de 2 Nivel: 4
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
4.1	INGRESOS OPERACIONALES	11,771,018.16	
4.1.01	VENTAS	12,698,715.75	
4.1.01.01	VENTAS VEHICULOS	10,434,552.47	
4.1.01.02	VENTAS REPUESTOS	622,498.57	
4.1.01.04	VENTA TALLER	453,050.61	
4.1.01.05	VENTAS SIN IVA INTERESES FACTURADOS	162,624.76	
4.1.01.06	VENTAS SERVICIOS VARIOS	52,016.78	
4.1.01.07	VENTAS DE MOTOS	11,675.88	
4.1.01.08	VENTAS JLG	162,348.00	
4.1.01.09	VENTAS OTROS	4,703.89	
4.1.01.10	VENTAS PIRELLI	83,189.80	
4.1.01.11	VENTAS MAQUINARIA DE CONSTRUCCIÓN	710,054.99	
4.1.02	DEVOLUCIONES EN VENTAS	-892,607.23	
4.1.02.01	DEVOLUCIONES EN VENTAS VEHÍCULOS	-870,325.89	
4.1.02.02	DEVOLUCIONES EN VENTAS REPUESTOS	-3,859.60	
4.1.02.04	DEVOLUCIONES EN VENTAS TALLER	-17,153.37	
4.1.02.06	DEVOLUCIONES EN VENTAS SERVICIOS VARIOS	-1,268.37	
4.1.03	DESCUENTO EN VENTAS	-33,090.36	
4.1.03.01	DESCUENTO EN VENTAS VEHÍCULOS	-23,783.30	
4.1.03.02	DESCUENTO EN VENTAS REPUESTOS	-1,374.16	
4.1.03.04	DESCUENTO EN VENTAS TALLER	-2,190.37	
4.1.03.06	DESCUENTO EN VENTAS SERVICIOS VARIOS	-4,726.77	
4.1.03.10	DESCUENTO EN VENTAS PIRELLI	-1,015.76	
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
5.1	COSTOS OPERACIONALES	9,604,939.44	
5.1.01	COSTOS DE VENTAS	9,604,939.44	
5.1.01.01	COSTO DE VEHICULOS	8,110,895.56	
5.1.01.02	COSTO DE REPUESTOS	697,426.41	
5.1.01.04	COSTO SERVICIOS VARIOS	12,469.29	
5.1.01.05	COSTO TALLER	33,908.11	
5.1.01.06	COSTO MOTOS	10,096.65	
5.1.01.08	COSTO JLG	133,540.30	
5.1.01.09	COSTO DE VENTAS VARIOS	5,198.00	
5.1.01.10	COSTO DE VENTAS PIRELLI	68,025.00	
5.1.01.11	COSTO MAQUINARIA DE CONSTRUCCIÓN	533,380.12	
<b>UTILIDAD BRUTA:</b>		<b>2,166,078.72</b>	
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
6.1	EGRESOS OPERACIONALES	1,609,437.97	
6.1.01	GASTOS DE VENTAS	1,134,156.23	
6.1.01.01	SUELDOS Y REMUNERACIONES	233,982.11	
6.1.01.02	BENEFICIOS QUE NO CONSTITUYEN MATERIA GRABADA DEL IESS	17,087.27	
6.1.01.03	APORTE A LA SEGURIDAD SOCIAL	37,060.88	
6.1.01.04	GASTOS GENERALES DE VENTAS	827,152.07	
6.1.02	GASTOS DE ADMINISTRACION	475,281.74	
6.1.02.01	SUELDOS Y REMUNERACIONES	197,298.19	
6.1.02.02	BENEFICIOS QUE NO CONSTITUYEN MATERIA GRABADA DEL IESS	4,112.34	
6.1.02.03	APORTE A LA SEGURIDAD SOCIAL	32,498.87	
6.1.02.04	GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION	241,372.34	
<b>UTILIDAD / PERDIDA OPERACIONAL:</b>		<b>556,640.75</b>	
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
4.2	INGRESOS NO OPERACIONALES	77,431.88	
4.2.01	INGRESOS FINANCIEROS	64,900.22	
4.2.01.01	INTERESES EN FINANCIACION	7,891.34	
4.2.01.03	INTERESES BANCOS	393.36	
4.2.01.04	INTERESES EN MORA	17,417.24	
4.2.01.06	RECUPERO DE SEGUROS	20,904.31	
4.2.01.07	INTERESES INVERSIONES	218.57	
4.2.01.09	DIFERENCIAS EN PAGOS	828.19	
4.2.01.10	DIFERENCIA DE CAMBIO	0.04	
4.2.01.11	REEMBOLSO GASTOS	12,515.92	



UNIVERSIDAD DE CUENCA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

**Austral**  
desde 1968

AUSTRAL CIA. LTDA.  
PRODUCTO CONTABLE AUSTRAL  
ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS  
Del 01 de Enero de 2012 Al 31 de Diciembre de 2012

Reporte: CNT\_R0002  
Usuario: CLAVAZ  
Fecha: 15-MAR-16  
Página: 2 de 2  
Nivel: 4

Cuenta Contable	Nombre	Saldo Cuenta
4.2.01.12	DESCUENTO EN COMPRAS	4,731.25
4.2.05	OTROS INGRESOS	12,531.66
4.2.05.01	OTROS INGRESOS	11,219.88
4.2.05.02	INGRESO SOBRANTE INVENTARIO	1,311.78
<b>Cuenta Contable</b> <b>Nombre</b> <b>Saldo Cuenta</b>		
6.2	EGRESOS FINANCIEROS	383,614.97
6.2.01	GASTOS FINANCIEROS	383,614.97
6.2.01.01	INTERESES A BANCOS Y OTROS LOCALES	371,302.97
6.2.01.03	INTERESES PAGADOS A TERCEROS	12,312.00
<b>Cuenta Contable</b> <b>Nombre</b> <b>Saldo Cuenta</b>		
6.3	OTROS EGRESOS	9,339.68
6.3.01	OTROS GASTOS	8,876.28
6.3.01.01	OTROS GASTOS	226.22
6.3.01.02	DESCUENTO POR PRONTO PAGO	8,414.22
6.3.01.03	DIFERENCIA EN PAGOS	235.84
6.3.02	GASTOS NO DEDUCIBLES	463.40
6.3.02.01	GASTOS NO DEDUCIBLES	463.40
UTILIDAD / PERDIDA DEL EJERCICIO:		241,117.98





UNIVERSIDAD DE CUENCA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

Anexo 6 Estado de Resultados año 2013

<b>Austral</b> desde 1968		AUSTRAL CIA. LTDA. PRODUCTO CONTABLE AUSTRAL ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS Del 01 de Enero de 2013 Al 31 de Diciembre de 2013	Reporte: CNT_R0002 Usuario: CLAVAZ Fecha: 15-MAR-16 Página: 1 de 2 Nivel: 4
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
4.1	INGRESOS OPERACIONALES	12,822,041.02	
4.1.01	VENTAS	13,531,416.29	
4.1.01.01	VENTAS VEHICULOS	6,523,531.65	
4.1.01.02	VENTAS REPUESTOS	551,787.16	
4.1.01.03	VENTAS AGRICOLA	22,000.00	
4.1.01.04	VENTA TALLER	620,277.87	
4.1.01.05	VENTAS SIN IVA INTERESES FACTURADOS	225,034.08	
4.1.01.06	VENTAS SERVICIOS VARIOS	82,622.09	
4.1.01.07	VENTAS DE MOTOS	4,389.29	
4.1.01.08	VENTAS JLG	121,193.36	
4.1.01.09	VENTAS OTROS	329.15	
4.1.01.10	VENTAS PIRELLI	459,690.92	
4.1.01.11	VENTAS MAQUINARIA DE CONSTRUCCIÓN	4,920,560.72	
4.1.02	DEVOLUCIONES EN VENTAS	-619,014.70	
4.1.02.01	DEVOLUCIONES EN VENTAS VEHÍCULOS	-519,451.63	
4.1.02.02	DEVOLUCIONES EN VENTAS REPUESTOS	-29,077.32	
4.1.02.04	DEVOLUCIONES EN VENTAS TALLER	-62,902.43	
4.1.02.10	DEVOLUCIONES EN VENTAS PIRELLI	-7,583.32	
4.1.03	DESCUENTO EN VENTAS	-90,360.57	
4.1.03.01	DESCUENTO EN VENTAS VEHÍCULOS	-77,081.70	
4.1.03.02	DESCUENTO EN VENTAS REPUESTOS	-149.51	
4.1.03.04	DESCUENTO EN VENTAS TALLER	-446.19	
4.1.03.06	DESCUENTO EN VENTAS SERVICIOS VARIOS	-12,535.41	
4.1.03.10	DESCUENTO EN VENTAS PIRELLI	-147.76	
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
5.1	COSTOS OPERACIONALES	9,997,023.84	
5.1.02	COSTOS DE VENTAS	9,997,023.84	
5.1.02.01	COSTO DE VENTAS VEHÍCULOS	5,241,816.36	
5.1.02.02	COSTO DE VENTAS REPUESTOS	349,814.07	
5.1.02.03	COSTO DE VENTAS AGRÍCOLA	22,000.00	
5.1.02.04	COSTO DE VENTAS TALLER	341,453.34	
5.1.02.06	COSTO DE VENTAS SERVICIOS VARIOS	2,108.06	
5.1.02.07	COSTO DE VENTAS MOTOS	3,997.02	
5.1.02.08	COSTO DE VENTAS JLG	81,385.08	
5.1.02.10	COSTO DE VENTAS PIRELLI	404,632.94	
5.1.02.11	COSTO DE VENTAS MAQUINARIA DE CONSTRUCCIÓN	3,549,816.97	
	<b>UTILIDAD BRUTA:</b>	<b>2,825,017.18</b>	
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
6.1	EGRESOS OPERACIONALES	2,060,066.36	
6.1.01	GASTOS DE VENTAS	1,374,651.89	
6.1.01.01	SUELDOS Y REMUNERACIONES	364,197.44	
6.1.01.02	BENEFICIOS QUE NO CONSTITUYEN MATERIA GRABADA DEL IESS	20,881.07	
6.1.01.03	APORTE A LA SEGURIDAD SOCIAL	54,846.74	
6.1.01.04	GASTOS GENERALES DE VENTAS	934,726.64	
6.1.02	GASTOS DE ADMINISTRACION	685,414.47	
6.1.02.01	SUELDOS Y REMUNERACIONES	235,084.36	
6.1.02.02	BENEFICIOS QUE NO CONSTITUYEN MATERIA GRABADA DEL IESS	9,345.90	
6.1.02.03	APORTE A LA SEGURIDAD SOCIAL	39,672.91	
6.1.02.04	GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION	401,311.30	
	<b>UTILIDAD / PERDIDA OPERACIONAL:</b>	<b>764,950.82</b>	
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
4.2	INGRESOS NO OPERACIONALES	103,064.67	
4.2.01	INGRESOS FINANCIEROS	85,093.19	
4.2.01.01	INTERESES EN FINANCIACION	26,402.87	
4.2.01.03	INTERESES BANCOS	41.23	
4.2.01.04	INTERESES EN MORA	32,881.44	
4.2.01.06	RECUPERO DE SEGUROS	8,780.93	
4.2.01.07	INTERESES INVERSIONES	1,635.88	
4.2.01.09	DIFERENCIAS EN PAGOS	156.48	
4.2.01.10	DIFERENCIA DE CAMBIO	167.22	



UNIVERSIDAD DE CUENCA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS



AUSTRAL CIA. LTDA.  
PRODUCTO CONTABLE AUSTRAL  
ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS  
Del 01 de Enero de 2013 Al 31 de Diciembre de 2013

Reporte: CNT\_R0002  
Usuario: CLAVAZ  
Fecha: 15-MAR-16  
Página: 2 de 2  
Nivel: 4

Cuenta Contable	Nombre	Saldo Cuenta
4.2.01.11	REEMBOLSO GASTOS	4,765.08
4.2.01.12	DESCUENTO EN COMPRAS	10,262.06
4.2.02	UTILIDAD POR VENTA DE ACTIVOS FIJOS	2,343.78
4.2.02.01	UTILIDAD EN VENTA ACTIVOS FIJOS	2,343.78
4.2.05	OTROS INGRESOS	15,627.70
4.2.05.01	OTROS INGRESOS	10,424.45
4.2.05.02	INGRESO SOBRANTE INVENTARIO	3,274.12
4.2.05.03	SUBSIDIOS	1,929.13
<b>Cuenta Contable</b>		
6.2	EGRESOS FINANCIEROS	636,046.66
6.2.01	GASTOS FINANCIEROS	636,046.66
6.2.01.01	INTERESES A BANCOS Y OTROS LOCALES	623,734.66
6.2.01.03	INTERESES PAGADOS A TERCEROS	12,312.00
<b>Cuenta Contable</b>		
6.3	OTROS EGRESOS	19,350.49
6.3.01	OTROS GASTOS	2,471.59
6.3.01.01	OTROS GASTOS	535.73
6.3.01.03	DIFERENCIA EN PAGOS	1,935.86
6.3.02	GASTOS NO DEDUCIBLES	11,776.87
6.3.02.01	GASTOS NO DEDUCIBLES	11,776.87
6.3.03	PÉRDIDAS VARIAS	5,102.03
6.3.03.01	PÉRDIDA EN VENTA DE ACTIVOS FIJOS	5,102.03
UTILIDAD / PERDIDA DEL EJERCICIO:		212,618.34



**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**

**Anexo 7 Estado de Resultados año 2014**

<b>Austral</b> <small>desde 1968</small>		<b>AUSTRAL CIA. LTDA.</b> <b>PRODUCTO CONTABLE AUSTRAL</b> <b>ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS</b> <b>Del 01 de Enero de 2014 Al 31 de Diciembre de 2014</b>	Reporte: CNT_R0002 Usuario: CLAVAZ Fecha: 15-MAR-16 Página: 1 de 2 Nivel: 4
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
4.1	INGRESOS OPERACIONALES	14,719,222.99	
4.1.01	VENTAS	16,710,727.55	
4.1.01.01	VENTAS VEHICULOS	9,985,493.34	
4.1.01.02	VENTAS REPUESTOS	972,903.45	
4.1.01.04	VENTA TALLER	680,351.13	
4.1.01.06	VENTAS SERVICIOS VARIOS	40,063.83	
4.1.01.07	VENTAS DE MOTOS	1,339.29	
4.1.01.08	VENTAS JLG	110,264.78	
4.1.01.09	VENTAS OTROS	783.00	
4.1.01.10	VENTAS PIRELLI	167,306.48	
4.1.01.11	VENTAS MAQUINARIA DE CONSTRUCCIÓN	4,752,222.25	
4.1.02	DEVOLUCIONES EN VENTAS	-1,842,110.09	
4.1.02.01	DEVOLUCIONES EN VENTAS VEHÍCULOS	-1,703,234.98	
4.1.02.02	DEVOLUCIONES EN VENTAS REPUESTOS	-76,288.43	
4.1.02.04	DEVOLUCIONES EN VENTAS TALLER	-53,586.68	
4.1.02.08	DEVOLUCIONES EN VENTAS JLG	-9,000.00	
4.1.03	DESCUENTO EN VENTAS	-149,394.47	
4.1.03.01	DESCUENTO EN VENTAS VEHÍCULOS	-37,178.56	
4.1.03.02	DESCUENTO EN VENTAS REPUESTOS	-9,875.83	
4.1.03.04	DESCUENTO EN VENTAS TALLER	-8,873.39	
4.1.03.06	DESCUENTO EN VENTAS SERVICIOS VARIOS	-20,071.76	
4.1.03.10	DESCUENTO EN VENTAS PIRELLI	-244.03	
4.1.03.11	DESCUENTO EN VENTAS MAQUINARIA DE CONSTRUCCIÓN	-73,150.90	
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
5.1	COSTOS OPERACIONALES	11,168,375.98	
5.1.01	COSTOS DE VENTAS	1,685.33	
5.1.01.05	COSTO TALLER	1,685.33	
5.1.02	COSTOS DE VENTAS	11,166,690.65	
5.1.02.01	COSTO DE VENTAS VEHÍCULOS	6,290,115.24	
5.1.02.02	COSTO DE VENTAS REPUESTOS	664,447.27	
5.1.02.04	COSTO DE VENTAS TALLER	357,391.08	
5.1.02.07	COSTO DE VENTAS MOTOS	1,339.29	
5.1.02.08	COSTO DE VENTAS JLG	72,790.15	
5.1.02.09	COSTO DE VENTAS OTROS	782.14	
5.1.02.10	COSTO DE VENTAS PIRELLI	144,254.33	
5.1.02.11	COSTO DE VENTAS MAQUINARIA DE CONSTRUCCIÓN	3,635,571.15	
<b>UTILIDAD BRUTA:</b>		<b>3,550,847.01</b>	
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
6.1	EGRESOS OPERACIONALES	2,693,442.57	
6.1.01	GASTOS DE VENTAS	1,759,008.81	
6.1.01.01	SUELDOS Y REMUNERACIONES	368,026.72	
6.1.01.02	BENEFICIOS QUE NO CONSTITUYEN MATERIA GRABADA DEL IESS	42,840.32	
6.1.01.03	APORTE A LA SEGURIDAD SOCIAL	57,989.67	
6.1.01.04	GASTOS GENERALES DE VENTAS	1,290,152.10	
6.1.02	GASTOS DE ADMINISTRACION	934,433.76	
6.1.02.01	SUELDOS Y REMUNERACIONES	330,771.70	
6.1.02.02	BENEFICIOS QUE NO CONSTITUYEN MATERIA GRABADA DEL IESS	22,905.46	
6.1.02.03	APORTE A LA SEGURIDAD SOCIAL	50,139.65	
6.1.02.04	GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION	530,616.95	
<b>UTILIDAD / PERDIDA OPERACIONAL:</b>		<b>857,404.44</b>	
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
4.2	INGRESOS NO OPERACIONALES	569,740.33	
4.2.01	INGRESOS FINANCIEROS	125,579.75	
4.2.01.01	INTERESES EN FINANCIACION	938.97	
4.2.01.03	INTERESES BANCOS	607.61	
4.2.01.04	INTERESES EN MORA	74,335.39	
4.2.01.06	RECUPERO DE SEGUROS	1,245.86	
4.2.01.07	INTERESES INVERSIONES	16,264.19	
4.2.01.09	DIFERENCIAS EN PAGOS	5,988.66	
4.2.01.11	REEMBOLSO GASTOS	11,402.85	



UNIVERSIDAD DE CUENCA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS



AUSTRAL CIA. LTDA.  
PRODUCTO CONTABLE AUSTRAL  
ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS  
Del 01 de Enero de 2014 Al 31 de Diciembre de 2014

Reporte: CNT\_R0002  
Usuario: CLAVAZ  
Fecha: 15-MAR-16  
Página: 2 de 2  
Nivel: 4

Cuenta Contable	Nombre	Saldo Cuenta
4.2.01.12	DESCUENTO EN COMPRAS	14,796.22
4.2.02	UTILIDAD POR VENTA DE ACTIVOS FIJOS	14,651.54
4.2.02.01	UTILIDAD EN VENTA ACTIVOS FIJOS	14,651.54
4.2.03	VENTA INTERESES FACTURADOS	378,365.61
4.2.03.01	VENTA INTERESES FACTURADOS	378,365.61
4.2.05	OTROS INGRESOS	51,143.43
4.2.05.01	OTROS INGRESOS	32,916.08
4.2.05.02	INGRESO SOBRANTE INVENTARIO	15,961.80
4.2.05.03	SUBSIDIOS	2,265.55
<hr/>		
Cuenta Contable	Nombre	Saldo Cuenta
6.2	EGRESOS FINANCIEROS	591,853.91
6.2.01	GASTOS FINANCIEROS	591,853.91
6.2.01.01	INTERESES A BANCOS Y OTROS LOCALES	579,541.91
6.2.01.03	INTERESES PAGADOS A TERCEROS	12,312.00
<hr/>		
Cuenta Contable	Nombre	Saldo Cuenta
6.3	OTROS EGRESOS	193,679.55
6.3.01	OTROS GASTOS	189,342.03
6.3.01.01	OTROS GASTOS	29.11
6.3.01.02	DESCUENTO POR PRONTO PAGO	20,773.60
6.3.01.03	DIFERENCIA EN PAGOS	606.92
6.3.01.04	DIFERENCIA EN TIPO DE CAMBIO	16.53
6.3.01.05	DESCUENTO POR VENTA DE CARTERA	167,915.87
6.3.02	GASTOS NO DEDUCIBLES	3,233.79
6.3.02.01	GASTOS NO DEDUCIBLES	3,233.79
6.3.03	PÉRDIDAS VARIAS	1,103.73
6.3.03.01	PÉRDIDA EN VENTA DE ACTIVOS FIJOS	1,103.73
UTILIDAD / PERDIDA DEL EJERCICIO:		641,611.31





Anexo 8 Estado de Resultados año 2015

<b>Austral</b> desde 1968		AUSTRAL CIA. LTDA. PRODUCTO CONTABLE AUSTRAL ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS Del 01 de Enero de 2015 Al 31 de Diciembre de 2015	Reporte: CNT_R0002 Usuario: CLAVAZ Fecha: 15-MAR-16 Página: 1 de 2 Nivel: 4
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
4.1	INGRESOS OPERACIONALES	20,078,429.79	
4.1.01	VENTAS	25,666,857.27	
4.1.01.01	VENTAS VEHICULOS	12,993,445.07	
4.1.01.02	VENTAS REPUESTOS	1,271,518.97	
4.1.01.04	VENTA TALLER	2,058,851.22	
4.1.01.06	VENTAS SERVICIOS VARIOS	156,454.55	
4.1.01.08	VENTAS JLG	14,268.57	
4.1.01.10	VENTAS PIRELLI	1,691.79	
4.1.01.11	VENTAS MAQUINARIA DE CONSTRUCCIÓN	9,079,479.15	
4.1.01.12	VENTAS SERVICIO DE ALQUILER DE MÁQUINAS Y MAQUINARIA	91,147.95	
4.1.02	DEVOLUCIONES EN VENTAS	-5,282,582.52	
4.1.02.01	DEVOLUCIONES EN VENTAS VEHÍCULOS	-2,525,404.30	
4.1.02.02	DEVOLUCIONES EN VENTAS REPUESTOS	-310,172.69	
4.1.02.04	DEVOLUCIONES EN VENTAS TALLER	-487,267.40	
4.1.02.11	DEVOLUCIONES EN VENTAS MAQUINARIA DE CONSTRUCCIÓN	-1,959,738.13	
4.1.03	DESCUENTO EN VENTAS	-305,844.96	
4.1.03.01	DESCUENTO EN VENTAS VEHÍCULOS	-51,214.91	
4.1.03.02	DESCUENTO EN VENTAS REPUESTOS	-89,195.85	
4.1.03.04	DESCUENTO EN VENTAS TALLER	-20,209.06	
4.1.03.06	DESCUENTO EN VENTAS SERVICIOS VARIOS	-153.50	
4.1.03.11	DESCUENTO EN VENTAS MAQUINARIA DE CONSTRUCCIÓN	-145,071.64	
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
5.1	COSTOS OPERACIONALES	14,688,493.45	
5.1.02	COSTOS DE VENTAS	14,688,493.45	
5.1.02.01	COSTO DE VENTAS VEHÍCULOS	8,241,259.62	
5.1.02.02	COSTO DE VENTAS REPUESTOS	551,127.54	
5.1.02.04	COSTO DE VENTAS TALLER	1,038,985.47	
5.1.02.08	COSTO DE VENTAS JLG	10,003.31	
5.1.02.10	COSTO DE VENTAS PIRELLI	1,689.96	
5.1.02.11	COSTO DE VENTAS MAQUINARIA DE CONSTRUCCIÓN	4,845,427.55	
<b>UTILIDAD BRUTA:</b>		<b>5,389,936.34</b>	
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
6.1	EGRESOS OPERACIONALES	3,378,599.04	
6.1.01	GASTOS DE VENTAS	2,388,506.25	
6.1.01.01	SUELDOS Y REMUNERACIONES	456,292.10	
6.1.01.02	BENEFICIOS QUE NO CONSTITUYEN MATERIA GRABADA DEL IESS	23,335.15	
6.1.01.03	APORTE A LA SEGURIDAD SOCIAL	76,698.18	
6.1.01.04	GASTOS GENERALES DE VENTAS	1,832,180.82	
6.1.02	GASTOS DE ADMINISTRACION	990,092.79	
6.1.02.01	SUELDOS Y REMUNERACIONES	348,664.02	
6.1.02.02	BENEFICIOS QUE NO CONSTITUYEN MATERIA GRABADA DEL IESS	21,714.93	
6.1.02.03	APORTE A LA SEGURIDAD SOCIAL	57,578.62	
6.1.02.04	GASTOS GENERALES DE ADMINISTRACION	562,135.22	
<b>UTILIDAD / PERDIDA OPERACIONAL:</b>		<b>2,011,337.30</b>	
<b>Cuenta Contable</b>	<b>Nombre</b>	<b>Saldo Cuenta</b>	
4.2	INGRESOS NO OPERACIONALES	421,615.07	
4.2.01	INGRESOS FINANCIEROS	97,463.43	
4.2.01.01	INTERESES EN FINANCIACION	11,095.91	
4.2.01.02	INTERESES DE TERCEROS	4,231.16	
4.2.01.03	INTERESES BANCOS	2,473.77	
4.2.01.04	INTERESES EN MORA	48,334.13	
4.2.01.05	MULTAS ATRASOS	26.02	
4.2.01.06	RECUPERO DE SEGUROS	969.22	
4.2.01.07	INTERESES INVERSIONES	1,668.44	
4.2.01.09	DIFERENCIAS EN PAGOS	63.57	
4.2.01.10	DIFERENCIA DE CAMBIO	0.01	
4.2.01.11	REEMBOLSO GASTOS	13,370.14	
4.2.01.12	DESCUENTO EN COMPRAS	15,231.06	
4.2.02	UTILIDAD POR VENTA DE ACTIVOS FIJOS	3,313.64	
4.2.02.01	UTILIDAD EN VENTA ACTIVOS FIJOS	3,313.64	



**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**



**AUSTRAL CIA. LTDA.**  
**PRODUCTO CONTABLE AUSTRAL**  
**ESTADO DE GANANCIAS Y PERDIDAS**  
**Del 01 de Enero de 2015 Al 31 de Diciembre de 2015**

Reporte: CNT\_R0002  
Usuario: CLAVAZ  
Fecha: 15-MAR-16  
Página: 2 de 2  
Nivel: 4

Cuenta Contable	Nombre	Saldo Cuenta
4.2.03	VENTA INTERESES FACTURADOS	301,618.00
4.2.03.01	VENTA INTERESES FACTURADOS	312,624.03
4.2.03.02	DEVOLUCIÓN EN VENTAS INTERESES FACTURADOS	-11,006.03
4.2.05	OTROS INGRESOS	19,220.00
4.2.05.01	OTROS INGRESOS	13,825.14
4.2.05.02	INGRESO SOBRANTE INVENTARIO	4,330.48
4.2.05.03	SUBSIDIOS	1,064.38
<b>Cuenta Contable</b> <b>Nombre</b> <b>Saldo Cuenta</b>		
6.2	EGRESOS FINANCIEROS	627,942.79
6.2.01	GASTOS FINANCIEROS	627,942.79
6.2.01.01	INTERESES A BANCOS Y OTROS LOCALES	610,047.57
6.2.01.03	INTERESES PAGADOS A TERCEROS	17,895.22
<b>Cuenta Contable</b> <b>Nombre</b> <b>Saldo Cuenta</b>		
6.3	OTROS EGRESOS	909,422.49
6.3.01	OTROS GASTOS	769,098.21
6.3.01.03	DIFERENCIA EN PAGOS	26,379.15
6.3.01.04	DIFERENCIA EN TIPO DE CAMBIO	34.88
6.3.01.05	DESCUENTO POR VENTA DE CARTERA	742,684.18
6.3.02	GASTOS NO DEDUCIBLES	140,190.01
6.3.02.01	GASTOS NO DEDUCIBLES	140,190.01
6.3.03	PÉRDIDAS VARIAS	134.27
6.3.03.01	PÉRDIDA EN VENTA DE ACTIVOS FIJOS	134.27
<b>UTILIDAD / PERDIDA DEL EJERCICIO:</b>		<b>895,587.09</b>



Anexo 9 Resolución No. 011-2015



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

RESOLUCIÓN No. 011-2015

EL PLENO DEL COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

**Que**, el artículo 276 de la Constitución de la República determina que uno de los objetivos del régimen de desarrollo del Ecuador es construir un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible;

**Que**, el artículo 261, numeral 5 de la Constitución dispone que la política económica, tributaria, aduanera, arancelaria, de comercio exterior, entre otras, son de competencia exclusiva del Estado Central;

**Que**, el artículo 284, numerales 2 y 7 ibídem disponen que la política económica tiene como objetivos incentivar la producción nacional, la productividad, competitividad sistémica y la inserción estratégica en la economía mundial, además de *"mantener la estabilidad económica, entendida como el máximo nivel de producción y empleo sostenibles en el tiempo"*;

**Que**, el Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 (GATT de 1994), en su artículo XVIII, sección B, estipula la facultad de un Miembro, país en desarrollo, cuando experimente dificultades para equilibrar su balanza de pagos y requiera mantener la ejecución de su programa de desarrollo económico, que pueda limitar el volumen o el valor de las mercancías de importación, a condición de que las restricciones establecidas no excedan de los límites necesarios para oponerse a la amenaza de una disminución importante de sus reservas monetarias o detener dicha disminución, es decir, regular el nivel general de sus importaciones con el fin de salvaguardar su situación financiera exterior y de obtener un nivel de reservas suficiente para la ejecución de su programa de desarrollo económico;

**Que**, el *"Entendimiento relativo a las disposiciones del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 en materia de Balanza de Pagos"* de la OMC, aclara las disposiciones del artículo XII y la sección B del artículo XVIII del GATT de 1994, así como de la Declaración sobre las medidas comerciales adoptadas por motivos de balanza de pagos de 1979, procedimientos para la celebración de consultas, notificación, documentación y conclusiones de las consultas;

**Que**, el artículo segundo de la Resolución 70 del Comité de Representantes de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) establece que los Países Miembros no aplicarán cláusulas de salvaguardia a las importaciones originarias del territorio de los



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

países de menor desarrollo económico relativo para corregir los desequilibrios de su balanza de pagos global;

**Que**, el artículo 125 del Reglamento al Libro IV del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), faculta al Ministerio de Comercio Exterior, en su calidad de órgano rector de la política de comercio exterior, efectuar las notificaciones y demás procedimientos respecto de las medidas de protección de balanza de pagos, ante las organizaciones multilaterales, regionales o subregionales de los tratados o acuerdos comerciales de los que forme parte el Ecuador;

**Que**, mediante el artículo 71 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 del 29 de diciembre de 2010, se creó el Comité de Comercio Exterior –COMEX- como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

**Que**, el artículo 72, letras e) y k) del COPCI determinan que el COMEX en su calidad de organismo rector en materia de política comercial, tiene como atribución regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en ese código y en los acuerdos internacionales vigentes, debidamente ratificados por el Ecuador;

**Que**, el artículo 88 del COPCI determina que el Estado ecuatoriano mediante el organismo rector en materia de política comercial, podrá adoptar medidas de defensa comercial que puedan restringir las importaciones de productos para proteger así su balanza de pagos, tales como las salvaguardias y cualquier otro mecanismo reconocido por los tratados internacionales, debidamente ratificados por el Ecuador;

**Que**, mediante Decreto Ejecutivo No. 25, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 19 del 20 de junio de 2013, se creó el Ministerio de Comercio Exterior como cartera de Estado rectora de la política comercial, designando a dicho Ministerio para que presida el COMEX, tal como lo determina la Disposición Reformatoria Tercera de dicho Decreto Ejecutivo;

**Que**, mediante Oficio No. MCPE-DM-O-2015-005, de fecha 4 de marzo de 2015, el Ministerio Coordinador de Política Económica justificó la existencia de un desequilibrio de la Balanza de Pagos del Ecuador, recomendando la adopción de una medida que incida sobre el nivel general de las importaciones por un período de 15 meses;

**Que**, mediante Informe Técnico No. 001/2015 el Grupo Interinstitucional conformado por funcionarios del Ministerio Coordinador de la Política Económica, del Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad, del Ministerio de Comercio Exterior, del Ministerio de Industrias y Productividad y del Ministerio de Agricultura,





REPÚBLICA DEL ECUADOR  
COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

Ganadería, Acuicultura y Pesca, de fecha 5 de marzo de 2015, recomienda el ámbito y niveles de la sobretasa arancelaria necesaria para salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos;

En ejercicio de las facultades conferidas en el COPCI, en concordancia con el artículo 70 del Reglamento de Funcionamiento del COMEX, expedido mediante Resolución No. 001-2014 del 14 de enero de 2014, y demás normas aplicables;

**RESUELVE:**

**Artículo Primero.-** Establecer una sobretasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatoria, con el propósito de regular el nivel general de importaciones y, de esta manera, salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos, conforme al porcentaje ad valorem determinado para las importaciones a consumo de las subpartidas descritas en el Anexo de la presente resolución.

La sobretasa arancelaria será adicional a los aranceles aplicables vigentes, conforme al Arancel del Ecuador y los acuerdos comerciales bilaterales y regionales de los que el Estado ecuatoriano es Parte contratante.

**Artículo Segundo.-** Se excluyen de la aplicación de esta salvaguardia a las siguientes importaciones:

- a) Aquellas mercancías que requieran ser nacionalizadas y que hayan sido legalmente embarcadas, con destino al Ecuador, hasta la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución;
- b) Aquellas previstas en el artículo 125 del COPCI.
- c) Aquellas mercancías importadas a un régimen aduanero diferente al previsto en el artículo 147 del COPCI.
- d) Aquellas mercancías que provengan de la cooperación internacional en favor de una población beneficiaria del Ecuador que reciba dicha ayuda, sea a través del sector público, organizaciones no gubernamentales (ONG) o las entidades de cooperación correspondientes.
- e) Aquellas mercancías originarias de países de menor desarrollo relativo miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), conforme la Resolución 70 del Comité de Representantes de la ALADI.

El Comité Ejecutivo del COMEX calificará la pertinencia de exclusión de los casos previstos en el literal d) de este artículo.

**Artículo Tercero.-** El seguimiento y evaluación de la aplicación de esta salvaguardia corresponderá al Ministerio de Comercio Exterior, Ministerio Coordinador de la Política



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

Económica y Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad, con el fin de garantizar que dicha medida responda, de manera proporcionada, a las necesidades existentes a fin de enfrentar la situación referente a la balanza de pagos, debiendo atenuarse en proporción al mejoramiento de la misma y eliminarse cuando deje de ser necesaria.

**Artículo Cuarto.-** Al Ministerio de Comercio Exterior le corresponderá notificar la medida a la que se refiere la presente Resolución y realizar las actuaciones que corresponda, en los plazos y condiciones determinados por los acuerdos de integración y los acuerdos comerciales internacionales vigentes de los que el Ecuador es Parte.

**DISPOSICIÓN FINAL**

Esta Resolución fue adoptada en sesión del 6 de marzo de 2015 y entrará en vigencia a partir del 11 de marzo de 2015, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Diego Aulestia Valencia  
**PRESIDENTE**

Iván Ortiz Wilchez  
**SECRETARIO AD HOC**

Anexo 10 Resolución No. 65



RESOLUCION No. 65

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que la Constitución de la República del Ecuador en sus artículos 395, numeral 1, 396 y 397, numeral 3, señalan respectivamente lo siguiente: "El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo ambiental equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras"; "El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño." Adicionalmente, manifiesta: "en caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica de daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas"; y que el Estado se compromete a: "Regular la producción, importación, distribución, uso y disposición final de materiales tóxicos y peligrosos para las personas o el ambiente";

Que el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, en su artículo XX "Excepciones Generales" establece que: "A reserva de que no se apliquen las medidas enumeradas a continuación en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario e injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio internacional, ninguna disposición del presente Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas: (...)b) necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales";

Que la Decisión 563 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, publicada en la Gaceta Oficial No. 940 de 25 de junio del 2003, que contiene la Codificación del Acuerdo de Cartagena, en el Capítulo VI "Programa de Liberación", en el artículo 73, segundo inciso, estipula que: "Se entenderá por "restricciones de todo orden" cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario mediante la cual un País miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. No quedarán comprendidos en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales";

Que el Tratado de Montevideo de 1980, en su Artículo 50, establece que: "ninguna disposición del presente Tratado será interpretada como impedimento para la adopción y el incumplimiento de medidas destinadas a la: (...) d) protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales";

Que el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que de acuerdo al artículo 72, literales e, l y p del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es facultad del Comité de Comercio Exterior (COMEX): "Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano"; "Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior (...); y, "Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental";

Que de la información proporcionada por el Ministerio del Ambiente, se determina que en el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero del Ecuador, en el sector energía, se incrementaron las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 110% en los últimos años. Las emisiones en este sector se deben fundamentalmente a actividades relacionadas con el sector vehicular. Con este antecedente, se emitió el Decreto Ejecutivo N° 1815, que declaró Política de Estado a la mitigación y adaptación al cambio climático;





Comité de Comercio Exterior

Que de la misma información se concluye que los estándares de eficiencia de combustible mínimos, permiten la toma de decisiones para el mejoramiento progresivo del parque automotor, con la consecuente reducción de emisiones de GEI, el mejoramiento de la calidad del aire y la vida de los ecuatorianos. Como conclusión de este análisis, el Ministerio del Ambiente recomienda la adopción de una restricción que limite el acelerado crecimiento del parque automotor en Ecuador, lo que permitirá una reducción de emisiones de GEI, con un impacto positivo al ambiente y a la salud de los ecuatorianos;

Que de acuerdo a datos proporcionados por la Agencia Nacional de Tránsito, según la matriculación de vehículos de los últimos 3 años, la concentración de automotores en las provincias más pobladas en el país, como Pichincha y Guayas, alcanzan al 42% y 21% respectivamente, pese a que en el Distrito Metropolitano de Quito, durante el mismo periodo de análisis, se han venido aplicando medidas restrictivas a la circulación de vehículos bajo el sistema denominado pico y placa. Es decir, que pese a que existen medidas de control interno a la circulación vehicular, ni la matriculación de vehículos, ni la importación de los mismos han reportado reducciones sustanciales en los últimos años. Por el contrario, se ha detectado un crecimiento sostenido y acelerado, que se verifica también con la información proporcionada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador;

Que mediante Resolución No. 17 del Comité de Comercio Exterior, publicada en el Registro Oficial No. 521 de 26 de agosto de 2011, se reformó la Resolución No. 450 del COMEXI, incorporando 53 subpartidas dentro de la "Nómina de productos sujetos a controles previos a la importación" y se implementó un sistema de licencias de importación para 51 subpartidas detalladas en el Anexo I de dicha resolución, el cual está a cargo del Ministerio de Industrias y Productividad, MIPRO. Adicionalmente se reformó la Resolución 17, mediante Resolución 24 del COMEX, publicada en el Registro Oficial N° 536 de 16 de septiembre de 2011;

Que mediante Resolución N° 18 del Comité de Comercio Exterior publicada en el Registro Oficial No. 525 de 1 de septiembre de 2011, modificada mediante Resolución N° 30 publicada en el Registro Oficial N° 567 de 31 de octubre de 2011, se modificó el Arancel Nacional aplicando un arancel escalonado a la importación de CKDs de vehículos, basado en la incorporación de contenido nacional;

Que el Comité de Comercio Exterior, COMEX, en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012, conoció y aprobó el Informe Técnico de la Secretaría Técnica del Comité de Comercio Exterior, COMEX, basado en información del Ministerio del Ambiente del Ecuador y en la Agencia Nacional de Tránsito, que sugiere se adopten una serie de medidas restrictivas referidas a la importación de CKDs de vehículos;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

#### RESUELVE:

**Artículo 1.-** Se establece una restricción cuantitativa de importación para CKDs de vehículos, clasificados en las subpartidas: 8703239080, 8704311080, 8704211080, 8703229080, 8703231080, 8703210080, 8703900080, 8703331080, 8703329080, 8703900092, 8703339080, 8703221080, 8703249080, 8703241080, 8704900092, 8703311080, 8706009180, 8703319080, 8703321080, en los términos establecidos en el Anexo I de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de CKD de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

Por tratarse de una restricción amparada en las normas excepcionales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, (GATT), de la Comunidad Andina y del Tratado de Montevideo de 1980, invocadas en los considerandos de esta resolución, todas las importaciones de las mercancías señaladas en el párrafo anterior, provenientes de cualquier país, deberán cumplir con la restricción cuantitativa impuesta; incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales.



La medida impuesta tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente resolución el 1 de enero de cada año, durante su período de vigencia.

**Artículo 2.-** Los cupos utilizados por unidades de CKD que se importen para luego ser exportados, deberán ser reasignados al cupo de importación de cada ensambladora.

El MIPRO y SENA E deberán monitorear esta medida de manera conjunta, de tal forma que el MIPRO establezca mensualmente los cupos a reasignarse por las exportaciones de cada ensambladora.

**Artículo 3.-** Disponer al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador incorporar la restricción cuantitativa a su sistema informático y verificar su cumplimiento inmediato. Las importaciones de mercancías que rebasen las cuotas asignadas deberán ser reembarcadas en la parte que excedan la cuota.

**Artículo 4.-** El Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a través de un proceso simplificado, podrá autorizar el traspaso de cuotas asignadas a un mismo importador, dentro de las subpartidas con cupo disponible.

**Artículo 5.-** Las cuotas establecidas en la presente Resolución no son transferibles a favor de terceros.

**Artículo 6.-** Las empresas que requieran desarrollar en el país la distribución de nuevas marcas comerciales, que requieran la importación de CKD de vehículos, podrán presentar sus planes de inversión al Comité Ejecutivo del COMEX para su análisis y resolución. Dentro de este análisis, se considerará la capacidad económica del peticionario, el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y su no vinculación con empresas que actualmente se dedican al ensamblaje de vehículos.

**Artículo 7.-** Las medidas adoptadas por la presente Resolución se aplicarán a todas las mercancías que se embarquen con destino al Ecuador, a partir del día siguiente de la publicación de esta Resolución en el Registro Oficial. No obstante, por tratarse de una cuota de importación anual, el SENA E deberá descontar inmediatamente de la cuota asignada, las cantidades y montos importados desde el 1 de enero de 2012, hasta la fecha de publicación de esta resolución.

Para el descuento señalado, el SENA E podrá tomar la totalidad de los cupos asignados a las distintas subpartidas de cada importador.

**Artículo 8.-** Se reforma la Resolución N° 17, publicada en el Registro Oficial No. 521 de 26 de agosto de 2011, eliminando de sus anexos las siguientes subpartidas: 8703239080, 8704311080, 8704211080, 8703229080 y 8703231080.

**Artículo 9.-** Para efectos de ejecutar la política arancelaria de CKD de vehículos, la regla general que se aplicará será la siguiente:

Los CKD referidos pagarán el 100% de arancel consolidado correspondiente al bien final. Este porcentaje podrá disminuir, en la medida en que el porcentaje de producto ecuatoriano incorporado al bien ensamblado sea mayor, de acuerdo a las tablas descritas en el Anexo II de esta Resolución.

No obstante lo determinado en el párrafo anterior, todas las importaciones de CKD deberán pagar un arancel mínimo, independientemente del porcentaje del producto ecuatoriano incorporado.

**Artículo 10.-** En el plazo de 15 días, contados a partir de la publicación de esta resolución en el Registro Oficial, el COMEX aprobará la metodología de cálculo del porcentaje de producto ecuatoriano incorporado, que será elaborada por el Ministerio de Industrias y Productividad. Esta metodología deberá ser concordante con la política nacional de ensamblaje.

La metodología deberá contener un mecanismo de monitoreo que implique el aumento de la tarifa arancelaria, siempre que el ensamblador no incremente el porcentaje de producto ecuatoriano incorporado en un período determinado.





**Artículo 11.-** Se dispone al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración renegociar el Convenio de Complementación en el Sector Automotor, suscrito en el marco de la Comunidad Andina, bajo las directrices técnicas que deberá aprobar el COMEX para el efecto.

#### DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Se derogan las Resolución Nros. 18 y 30 del COMEX, publicadas en los Registros Oficiales Nros. 525 y 567 de 1 de septiembre de 2011 y de 31 de octubre de 2011, respectivamente.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**PRIMERA.-** Hasta que el COMEX apruebe la metodología de cálculo del porcentaje de producto ecuatoriano incorporado, todas las importaciones de CKD descritas en esta Resolución deberán pagar el arancel mínimo aplicado, que se detalla en cada tabla del Anexo I.

**SEGUNDA.-** Las mercancías que se hayan embarcado con destino a Ecuador antes de la vigencia de esta Resolución, al amparo de licencias de importación otorgadas por el MIPRO, podrán ser nacionalizadas siempre que se encuentren dentro del límite de la licencia otorgada.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, los saldos no utilizados de las licencias otorgadas o las licencias que no se hubieren utilizado con embarques previos a esta medida, quedarán sin efecto a partir de la vigencia de la presente resolución y los importadores deberán respetar estrictamente las cuotas otorgadas.

**TERCERA.-** Lo establecido en la presente Resolución se aplicará sin perjuicio de la vigencia de la Resolución N° 59 del COMEX.

Esta Resolución fue adoptada en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012 y entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

Econ. Santiago León Abad  
PRESIDENTE

Dr. Rubén Morán Castro  
SECRETARIO



ANEXO I

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota anual en dólares (FOB)	Cupo anual en unidades
0190341992001	SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	8703210080	402.561,00	361
1790023931001	AYMESA S.A.	8703229080	14.194.766,34	2.700
1790023931001	AYMESA S.A.	8703239080	30.964.045,96	3.852
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703229080	48.609.035,89	10.914
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703231080	32.310.536,10	3.229
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703239080	164.212.515,92	21.001
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211080	61.885.438,88	9.062
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704311080	25.988.041,55	5.846
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8704211080	18.130.497,11	3.240
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8704311080	51.131.312,36	15.392
1792014166001	UNNOMOTORS CIA. LTDA.	8703210080	338.323,50	510



ANEXO II

SUBPARTIDAS 8703239080, 8703231080, 8703249080, 8703241080		
% de Producto Ecuatoriano Incorporado	Arancel a pagar Ad valorem	Observaciones
<5	35,00%	
5	17,50%	
6	16,63%	
7	15,75%	
8	14,88%	
9	14,00%	
10	13,13%	
11	12,25%	
12	11,38%	
13	10,50%	
14	9,63%	
15	8,75%	
16	7,88%	
17	7,00%	
18	6,13%	
19	5,25%	
20	4,38%	Arancel mínimo a pagar





SUBPARTIDAS 8704311080, 8704211080, 8703229080, 8703210080, 8703900080, 8703331080, 8703329080, 8703900092, 8703339080, 8703221080, 8704900092, 8703311080, 8706009180, 8703319080, 8703321080.		
% de Producto Ecuatoriano Incorporado	Arancel a pagar  Ad valorem	Observaciones
<5	40%	
5	20%	
6	19%	
7	18%	
8	17%	
9	16%	
10	15%	
11	14%	
12	13%	
13	12%	
14	11%	
15	10%	
16	9%	
17	8%	
18	7%	
19	6%	
20	5%	Arancel mínimo a pagar

## Anexo 11 Resolución No. 66



### RESOLUCION No. 66

#### COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

##### CONSIDERANDO:

Que la Constitución de la República del Ecuador en sus artículos 395, numeral 1, 396 y 397, numeral 3, señalan respectivamente lo siguiente: "El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo ambiental equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras"; "El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño." Adicionalmente, manifiesta: "en caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica de daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas"; y que el Estado se compromete a: "Regular la producción, importación, distribución, uso y disposición final de materiales tóxicos y peligrosos para las personas o el ambiente";

Que el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, en su artículo XX "Excepciones Generales" establece que: "A reserva de que no se apliquen las medidas enumeradas a continuación en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario e injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio internacional, ninguna disposición del presente Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas: (...)b) necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales";

Que la Decisión 563 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, publicada en la Gaceta Oficial No. 940 de 25 de junio del 2003, que contiene la Codificación del Acuerdo de Cartagena, en el Capítulo VI "Programa de Liberación", en el artículo 73, segundo inciso, estipula que: "Se entenderá por "restricciones de todo orden" cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario mediante la cual un País miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. No quedarán comprendidos en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales";

Que el Tratado de Montevideo de 1980, en su Artículo 50, establece que: "ninguna disposición del presente Tratado será interpretada como impedimento para la adopción y el incumplimiento de medidas destinadas a la: (...) d) protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales";

Que el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que de acuerdo al artículo 72, literales e, l y p del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es facultad del Comité de Comercio Exterior (COMEX): "Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano"; "Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior (...); y, "Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental";

Que de la información proporcionada por el Ministerio del Ambiente, se determina que en el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero del Ecuador, en el sector energía, se incrementaron las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 110% en los últimos años. Las emisiones en este sector se deben fundamentalmente a actividades relacionadas con el sector vehicular. Con este antecedente, se emitió el Decreto Ejecutivo N° 1815, que declaró Política de Estado a la mitigación y adaptación al cambio climático;

Que de la misma información se concluye que los estándares de eficiencia de combustible mínimos, permiten la toma de decisiones para el mejoramiento progresivo del parque automotor, con la consecuente reducción





Comité de Comercio Exterior

de emisiones de GEI, el mejoramiento de la calidad del aire y la vida de los ecuatorianos. Como conclusión de este análisis, el Ministerio del Ambiente recomienda la adopción de una restricción que limite el acelerado crecimiento del parque automotor en Ecuador, lo que permitirá una reducción de emisiones de GEI, con un impacto positivo al ambiente y a la salud de los ecuatorianos;

**Que** de acuerdo a datos proporcionados por la Agencia Nacional de Tránsito, según la matriculación de vehículos de los últimos 3 años, la concentración de automotores en las provincias más pobladas en el país, como Pichincha y Guayas, alcanzan al 42% y 21% respectivamente, pese a que en el distrito metropolitano de Quito, durante el mismo periodo de análisis, se han venido aplicando medidas restrictivas a la circulación de vehículos bajo el sistema denominado pico y placa. Es decir, que pese a que existen medidas de control interno a la circulación vehicular, ni la matriculación de vehículos, ni la importación de los mismos han reportado reducciones sustanciales en los últimos años. Por el contrario, se ha detectado un crecimiento sostenido y acelerado, que se verifica también con la información proporcionada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, que demuestra que solo en el transcurso de los meses de enero a junio de 2012 se han importado cerca de 535 millones de dólares en las subpartidas de vehículos sujetos a restricción, lo que equivale aproximadamente al 80% de todo lo que se importó en estas subpartidas en el año anterior;

**Que** mediante Resolución No. 17 del Comité de Comercio Exterior, publicada en el Registro Oficial No. 521 de 26 de agosto de 2011, se reformó la Resolución No. 450 del COMEXI, incorporando 53 subpartidas dentro de la "Nómina de productos sujetos a controles previos a la importación" y se implementó un sistema de licencias de importación para 51 subpartidas detalladas en el Anexo I de dicha resolución, el cual está a cargo del Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO. Adicionalmente se reformó la Resolución 17, mediante Resolución 24 del COMEX, publicada en el Registro Oficial N° 536 de 16 de septiembre de 2011;

**Que** el Comité de Comercio Exterior, COMEX, en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012, conoció y aprobó el Informe Técnico de la Secretaría Técnica del Comité de Comercio Exterior, COMEX, basado en información del Ministerio del Ambiente del Ecuador y en la Agencia Nacional de Tránsito, que sugiere se adopten una serie de medidas restrictivas a la importación de vehículos automotores;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

#### RESUELVE:

**Artículo 1.-** Se establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos clasificados en las subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090 y 8703239090, en los términos establecidos en el Anexo I de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

Por tratarse de una restricción amparada en las normas excepcionales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, (GATT), de la Comunidad Andina y del Tratado de Montevideo de 1980, invocadas en los considerandos de esta resolución, todas las importaciones de celulares provenientes de cualquier país deberán cumplir con la restricción cuantitativa impuesta, incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales.

La medida impuesta tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente resolución el 1 de enero de cada año, durante su periodo de vigencia.

**Artículo 2.-** Disponer al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador incorporar la restricción cuantitativa a su sistema informático y verificar su cumplimiento inmediato. Las importaciones de mercancías que rebasen las cuotas asignadas, deberán ser reembarcadas en la parte que excedan la cuota.

**Artículo 3.-** El Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a través de un proceso simplificado, podrá autorizar el traspaso de cuotas asignadas a un mismo importador, dentro de las subpartidas con cupo disponible.



**Artículo 4.-** Las cuotas establecidas en la presente Resolución no son transferibles a favor de terceros.

**Artículo 5.-** Se establece un grupo interinstitucional conformado por el INEN, MIPRO, MAE y la Secretaría Técnica del COMEX, para el desarrollo de nueva normativa técnica y/o procesos de certificación de calidad técnica y ambiental, para la importación de vehículos, en un plazo de 120 días, contados a partir de la vigencia de esta Resolución.

**Artículo 6.-** Se exceptúa de esta medida a las importaciones de vehículos para personas discapacitadas, diplomáticos y funcionarios sujetos a la Ley de Inmidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, las que realice el Estado y sus instituciones, así como los vehículos que forman parte del PLAN RENOVA.

Los vehículos que se importen a un régimen de perfeccionamiento con fines de exportación, no serán descontados de los cupos asignados, a no ser que luego sean nacionalizados.

**Artículo 7.-** Las empresas que requieran desarrollar en el país la distribución de nuevas marcas comerciales de vehículos, podrán presentar sus planes de inversión al Comité Ejecutivo del COMEX para su análisis y resolución. Dentro de este análisis se considerará la capacidad económica del petitionerio, el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y su no vinculación con empresas que actualmente se dedican a la comercialización de vehículos.

**Artículo 8.-** Se reforma las Resoluciones Nros. 17 y 24 del COMEX, eliminando de sus anexos las siguientes subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 870319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090, 8703239090.

**Artículo 9.-** Las medidas adoptadas por la presente Resolución se aplicarán a todas las mercancías que se embarquen con destino al Ecuador a partir del día siguiente de la publicación de esta Resolución en el Registro Oficial. No obstante, por tratarse de una cuota de importación anual, el SENAE deberá descontar inmediatamente de la cuota asignada, las cantidades y montos importados desde el 1 de enero de 2012, hasta la fecha de publicación de esta resolución.

Para el descuento señalado, el SENAE podrá tomar la totalidad de los cupos asignados a las distintas subpartidas de cada importador.

#### DISPOSICIONES TRANSITORIAS

**PRIMERA.-** Las mercancías que se hayan embarcado con destino a Ecuador antes de la vigencia de esta Resolución, al amparo de licencias de importación otorgadas por el MIPRO, podrán ser nacionalizadas siempre que se encuentren dentro del límite de las licencias otorgadas.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, los saldos no utilizados de las licencias otorgadas o las licencias que no se hubieren utilizado con embarques previos a esta medida, quedaran sin efecto a partir de la vigencia de la presente resolución y los importadores deberán respetar estrictamente las cuotas otorgadas.

**SEGUNDA.-** Lo establecido en la presente Resolución se aplicará sin perjuicio de la vigencia de la Resolución N° 59 del COMEX.

Esta Resolución fue adoptada en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012.

  
Econ. Santiago León Abad  
PRESIDENTE

  
Dr. Rubén Morán Castro  
SECRETARIO





ANEXO I

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
1791739205001	AEKIA S.A.	8703229090	13,725,741.40	2,412
		8703239090	16,213,516.90	1,674
		8703241090	192,577.70	9
		8703249090	883,137.50	55
		8703319090	8,302.00	1
		8703329090	2,130,240.00	210
		8703331090	86,800.00	4
		8703339090	41,048.00	2
		8704211090	69,048.00	7
0190007510001	ALMACENES JUAN ELIURI CIA. LTDA.	8703210090	266,433.30	71
		8703241090	31,780.00	1
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	8703231090	68,625.12	2
		8703239090	640,899.67	24
		8703241090	82,971.00	2
		8703249090	61,935.30	1
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	8703900091	9,857,208.36	134
		8703210090	506,834.02	107
		8703221090	524,835.85	85
		8703229090	294,249.76	50
		8703231090	241,011.69	28
		8703239090	1,060,627.34	106
		8703329090	59,009.72	5
		8703339090	84,240.80	7
		8703900091	1,305,594.33	27
		8704211090	1,620,369.73	171
		8704311090	1,137,223.36	167
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	8703229090	342,612.90	35
		8703239090	701,512.70	51
		8703329090	104,647.90	7
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	8703229090	7,684,759.60	979
		8703231090	7,855,094.73	600
		8703239090	57,993,155.76	6,909
		8703241090	257,479.78	9
		8703331090	125,978.00	5
		8704211090	10,650,515.55	766
		8704311090	7,506,691.86	839
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A.	8703231090	273,388.50	19
		8703241090	381,299.10	14
		8703249090	1,183,700.00	67
		8703900091	4,474,337.00	151
		8704211090	142,075.50	7
		8704311090	8,314,425.70	509
0190354407001	CAMC TRUCK CIA. LTDA.	8703239090	15,750.00	2
		8704211090	150,780.00	17



**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**



1790009459001	CASABACA S.A.	8703900091	9,826,507.39	283
0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	8703229090	468,179.60	46
		8703239090	607,581.80	42
		8703329090	56,590.10	5
		8704211090	55,118.00	7
0990919550001	CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	8703231090	162,838.90	10
		8703239090	68,094.60	4
		8703241090	140,694.40	7
		8704311090	124,278.00	8
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	8703210090	984,754.72	259
		8703221090	260,512.00	45
		8703229090	337,820.00	95
		8703239090	485,128.00	98
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A.	8704311090	807,258.49	186
		8703239090	29,540.00	1
		8703241090	95,337.20	4
		8703249090	19,250.00	1
1791938046001	DAIHAUTO S.A.	8703329090	49,700.00	1
		8703900091	5,808,048.40	109
		8703900091	205,365.50	4
		8703229090	133,896.00	25
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	8704311090	104,195.00	24
0991331433001	EUROVEHICULOS S.A.	8703221090	101,225.60	22
		8703229090	227,546.90	48
		8703231090	1,031,663.50	187
		8703239090	740,626.60	127
0190347370001	FISUM S.A.	8703319090	14,795.20	3
		8703329090	388,392.20	48
		8703239090	7,639,237.20	896
		8704211090	8,387,380.40	536
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	8704311090	679,240.80	80
		8703210090	13,299,466.43	2,781
		8703229090	5,400,432.40	853
		8703231090	210,901.14	13
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	8703239090	17,115,714.07	1,572
		8703241090	3,864,713.68	230
		8703249090	546,182.25	27
		8703900091	11,889,789.68	362
0992284668001	GOTELLI S.A.	8704211090	11,169,524.10	674
		8703229090	32,810.40	2
		8703231090	641,273.50	23
		8703239090	670,900.44	34
0190003701001	IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.	8703241090	86,449.44	2
		8703331090	28,450.80	1
		8703900091	794,054.80	17
		8703241090	17,500.00	1



UNIVERSIDAD DE CUENCA  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS



		8703900091	11,215,442.52	321
1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	8703231090	739,786.60	38
		8703239090	730,158.80	56
		8703321090	271,625.90	12
		8703331090	23,100.70	1
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8703229090	5,523,210.63	456
		8703239090	9,021,020.48	596
		8703249090	639,904.93	23
		8704211090	2,320,462.87	165
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	8703229090	156,625.00	14
		8703239090	485,811.90	32
		8703329090	11,060.70	1
		8703900091	418,964.00	7
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	8704211090	191,911.30	20
		8703229090	505,575.00	123
		8703239090	1,925.00	1
		8704311090	373,450.00	116
1791998472001	MOSUMI S.A.	8703231090	312,843.25	15
		8703239090	2,786,858.98	172
		8703241090	173,493.66	7
		8703321090	280,921.44	12
		8703329090	258,017.06	11
		8703331090	557,300.56	21
		8704211090	3,721,480.39	208
		8704311090	232,298.00	12
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	8703229090	29,982,016.40	5,297
		8703231090	2,814,577.50	202
		8703239090	46,901,817.20	5,053
		8703241090	1,010,185.40	58
		8703249090	956,883.20	50
		8703319090	192,080.00	28
		8703321090	18,590.60	1
		8703329090	377,048.00	36
		8703331090	30,958.20	1
		8703339090	191,165.80	9
		8704211090	256,137.00	31
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211090	13,444.20	1
0992578963001	PIEDRAMUNDO S.A.	8703900091	406,247.92	6
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	8703231090	658,157.50	46
		8703241090	749,883.40	29
		8703249090	1,407,980.00	79
		8703900091	24,033,723.00	809
		8704211090	1,841,310.80	89
		8704311090	30,917,187.00	1,944
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	8703231090	275,703.65	13
		8703239090	1,468,495.40	85





		8703241090	433,439.30	15
		8703249090	273,053.20	11
1716118052001	SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEI	8703900091	483,388.50	8
		8703231090	74,519.20	2
1792008077001	STARMOTORS S.A.	8703239090	334,093.20	13
		8703241090	123,749.35	3
		8703249090	146,588.40	4
		8703900091	4,627,871.50	54
1790010309001	TEOJAMA COMERCIAL SA	8703229090	267,340.48	20
		8703900091	196,989.70	4
0400951778001	TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	8703241090	76,650.00	2
		8703249090	73,850.00	3
		8703900091	176,379.00	4
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	8703900091	9,723,901.81	301
		8703229090	1,637,243.86	191
		8703231090	10,133,283.46	691
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	8703239090	2,528,371.31	239
		8703241090	3,819,650.43	174
		8703900091	168,903.06	6
		8704211090	14,162,675.10	1,152
		8704311090	28,273,986.20	2,802
0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	8703231090	14,805.00	1
		8703900091	973,243.60	21





Anexo 12 Resolución No. 050.2015



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
COMITÉ DE COMERCIO  
EXTERIOR

RESOLUCIÓN No. 050-2015

EL PLENO DEL COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

**Que**, el artículo 261, numeral 5 de la Constitución de la República dispone que las políticas económica, tributaria, aduanera, arancelaria, de comercio exterior, entre otras, son competencia exclusiva del Estado central;

**Que**, el numeral 2 del artículo 276 ibídem determina que uno de los objetivos del régimen de desarrollo del Ecuador es construir un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible;

**Que**, la Constitución en su artículo 395 numeral 1 y primer inciso del artículo 396 establecen respectivamente lo siguiente: *"El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo, ambientalmente equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural, que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras (...)"*; y, *"El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas (...)"*;

**Que**, la letra b) del artículo XX del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la Organización Mundial del Comercio consagra como excepciones generales que a reserva de que no se apliquen las medidas que se enumeran en dicho artículo en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio internacional, ninguna disposición de dicho Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas: b) necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales;

**Que**, la Decisión 563 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, publicada en la Gaceta Oficial No. 940 de 25 de junio del 2003, que contiene la Codificación del Acuerdo de Cartagena, en el Capítulo VI "Programa de Liberación", en el artículo 73, segundo inciso, estipula que: *"Se entenderá por "restricciones de todo orden" cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario mediante la cual un País miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. No quedarán comprendidos en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales"*;

**Que**, el Tratado de Montevideo de 1980, en su artículo 50, establece que: *"ninguna disposición del presente Tratado será interpretada como impedimento para la adopción y el incumplimiento de medidas destinadas a la: (...) d) protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales"*;



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
COMITÉ DE COMERCIO  
EXTERIOR

**Que**, la letra d) del segundo inciso del artículo 73 de la Decisión 563 del Acuerdo de Cartagena, que contiene la Codificación del referido acuerdo establece que se entenderá por “restricciones de todo orden” cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario, mediante la cual un País Miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. No quedarán comprendidas en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales;

**Que**, el artículo 71 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial 351 del 29 de diciembre de 2010, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el Órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial, siendo por tanto competente para reformarlas;

**Que**, las letras e), f), l); y, p) del artículo 72 del código antes referido consagran como competencias del COMEX: *“Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano”; “Expedir las normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, general y sectorial, con inclusión de los requisitos que se deben cumplir, distintos a los trámites aduaneros”; “Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior, cuando las condiciones comerciales, la afectación a la industria local, o las circunstancias económicas del país lo requieran”; y, “Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental”;*

**Que**, mediante la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 583 de 24 de noviembre de 2011, se expidieron tributos que permiten una conducta ecológica y concientización de los ecuatorianos y ecuatorianas frente a la problemática actual que atraviesa el país en relación a la contaminación ambiental;

**Que**, el artículo 82 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva (ERJAFE) dispone que en situaciones excepcionales y siempre que se trate de actos normativos referidos exclusivamente a potestades de los poderes públicos o en casos de urgencia debidamente justificada, se podrá disponer que los actos normativos surtan efecto desde la fecha de su expedición;

**Que**, mediante Decreto Ejecutivo No. 25, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 19 de 20 de junio de 2013, se creó el Ministerio de Comercio Exterior como Cartera de Estado rectora de la política comercial, designando a dicho Ministerio para que presida el COMEX, tal como lo determina la Disposición Reformatoria Tercera de dicho Decreto Ejecutivo;



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
COMITÉ DE COMERCIO  
EXTERIOR

**Que**, el COMEX a través de la Resolución No. 65, adoptada el 11 de junio de 2012, y publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 730 del 22 de junio de 2012, aprobó una restricción cuantitativa anual a la importación de CKDs de vehículos, acto normativo que fue reformado con Resoluciones del COMEX Nos. 92 publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 824 de 6 de noviembre de 2012; 49 publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 426 de 28 de enero de 2015; y, 009, publicada en el Registro Oficial No. 463 de 20 de marzo de 2015;

**Que**, con la Resolución No. 66 del COMEX fechada 11 de julio de 2012, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 725 del 15 de junio de 2012, se estableció una restricción cuantitativa anual a la importación de vehículo completamente armados (CBU), acto normativo que fue reformado con Resoluciones del COMEX Nos. 68, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 730 de 22 de junio de 2012; 90 y 92 publicadas en el Suplemento del Registro Oficial No. 824 de 6 de noviembre de 2012; 95 publicada en el Registro Oficial No. 883 de 31 de enero de 2013; 106 y 109 publicadas en el Suplemento del Registro Oficial No. 95 de 4 de octubre de 2013; 49 publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 426 de 28 de enero de 2015; y, 009 publicada en el Registro Oficial No. 463 de 20 de marzo de 2015;

**Que**, en sesión del Pleno del COMEX de 30 de diciembre de 2015, se conoció y aprobó parcialmente el Informe Técnico Nro. MCE-CCOMEX-2015-065-IT de 23 de diciembre de 2015, emitido por la Secretaría Técnica del COMEX;

**Que**, en consideración al último inciso del artículo 29 del Reglamento de Funcionamiento del COMEX, los delegados del Pleno del COMEX designaron al señor Iván Ortiz Wilchez para que actúe como Secretario Ad-Hoc en la sesión referida en el considerando que precede;

En ejercicio de las facultades conferidas en el artículo 70 del Reglamento de Funcionamiento del COMEX, expedido mediante Resolución Nro. 001-2014 de 14 de enero de 2014, en concordancia con las demás normas aplicables:

**RESUELVE:**

**Artículo 1.-** Establecer una cuota global para la importación de vehículos equivalente a USD655'680.927,37 en valor FOB, que no podrá superar el total de 84.555 unidades físicas, distribuidas en:

- a) USD280'680.927,37 en valor FOB correspondiente a 23.285 unidades comerciales para la importación de vehículos completamente armados (CBU) clasificados en las subpartidas: 8703210099, 8703221090, 8703229090, 8703231090, 8703239090, 8703241090, 8703249090, 8703319099, 8703321090, 8703329090, 8703331090, 8703339090, 8703900029, 8703900099, 8704211099, 8704311099, 8704900029; y, 8704900099, lo que suceda primero;
- b) USD359'138.973,45 en valor FOB correspondiente a 58.867 unidades para la importación de vehículos por ensamblar (CKD) clasificados en las subpartidas: 8703210080, 8703221080, 8703229080, 8703231080, 8703239080, 8703241080, 8703249080, 8703311080, 8703319080, 8703321080, 8703329080, 8703331080, 8703339080, 8703900021, 8703900091;





REPÚBLICA DEL ECUADOR  
COMITÉ DE COMERCIO  
EXTERIOR

8704211080, 8704311080, 8704900021, 8704900091; y, 8706009180, lo que suceda primero; y,

- c) USD15'861.026,55 en valor FOB correspondiente a 2.403 unidades para la importación de CKD de chasis de vehículos clasificados en las subpartidas: 8706001080; y, 8706002180, lo que suceda primero.

Por tratarse de una restricción amparada en las normas excepcionales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, (GATT), de la Comunidad Andina y del Tratado de Montevideo de 1980, invocadas en los considerandos de esta resolución, todas las importaciones de las mercancías señaladas en el párrafo anterior, provenientes de cualquier país, deberán cumplir con la cuota global impuesta; incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales.

La medida impuesta tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2016.

**Artículo 2.-** De la cuota de USD280.680.927,37 en valor FOB correspondiente a 23.285 unidades comerciales para la importación de vehículos completamente armados (CBU) establecida en el artículo 1 de la presente Resolución, ningún importador de vehículos completamente armados (CBU) podrá superar en importaciones, hasta el término de cada mes, el valor de USD4.210.213,91 FOB; o, 349 unidades, lo que suceda primero.

Los saldos no utilizados correspondientes a esta cuota mensual no serán acumulables tanto en FOB como en unidades.

La cuota mencionada en el presente artículo estará abierta a la participación de todos los importadores en cuyo Registro Único de Contribuyentes conste como actividad económica la importación y/o comercialización de vehículos completamente armados (CBU) correspondiente al código CIIU G4510.01, únicamente personas jurídicas.

**Artículo 3.-** La cuota global establecida en el artículo 1 del presente instrumento para la importación de vehículos en CBU, será distribuida respectivamente en cuatro (4) cupos iguales y trimestrales, cuyos saldos no utilizados serán acumulables.

Para el efecto, el primer trimestre comenzará el 01 de enero de 2016 y concluirá el 31 de marzo de 2016, el segundo trimestre comenzará el 01 de abril de 2016 y concluirá el 30 de junio de 2016, el tercer trimestre comenzará el 01 de julio de 2016 y finalizará el 30 de septiembre de 2016; y, el cuarto trimestre iniciará el 01 de octubre de 2016 y concluirá el 31 de diciembre de 2016.

**Artículo 4.-** De la cuota de USD359'138.973,45 en valor FOB correspondiente a 58.867 unidades para la importación de vehículos por ensamblar (CKD); y, de la cuota de USD15'861.026,55 en valor FOB correspondiente a 2.403 unidades para la importación de CKD de chasis de vehículos, establecidas en el artículo 1 de la presente Resolución, serán distribuidas conforme al Anexo de la presente Resolución.

**Artículo 5.-** Se excluye de la restricción cuantitativa anual de importaciones, establecida en esta Resolución, a las importaciones de vehículos que ingresen bajo el



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
COMITÉ DE COMERCIO  
EXTERIOR

régimen de admisión temporal con reexportación en el mismo estado, de acuerdo a la legislación aduanera, siempre y cuando se mantengan en el referido régimen.

Los vehículos por ensamblar (CKD) que se importen a un régimen de perfeccionamiento con fines de exportación, no serán descontados de los cupos asignados a los importadores, siempre y cuando se mantengan en el referido régimen.

**Artículo 6.-** Se exceptúa de esta medida a las importaciones de vehículos para personas con discapacidad, diplomáticos y funcionarios sujetos a la Ley de Inmunidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, las que realice el Estado y sus instituciones, así como los vehículos que forman parte de planes o programas que impulse el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) como parte de incentivos a la producción, donaciones y vehículos que formen parte de menajes de casa, conforme a la legislación aduanera.

Los vehículos que se exceptúan en este artículo y que ingresaron bajo el régimen de depósito aduanero deberán ser restituidos a los cupos del importador.

**Artículo 7.-** El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) deberá descontar de esta cuota trimestral, a las declaraciones aduaneras de importaciones aceptadas desde el 01 de enero de 2016 bajo el régimen de depósito aduanero o importación a consumo para el caso de vehículos completamente armado (CBU) e importación a consumo para el caso de vehículos por ensamblar (CKD).

Para lo señalado en el párrafo anterior, únicamente se permitirá la presentación de la declaración aduanera; y, en el caso en que el número de unidades comerciales declaradas sea mayor o igual a dos (2), exceptuando las declaraciones bajo régimen de importación a consumo que correspondan a la compensación de un régimen de depósito aduanero.

Para el caso de los vehículos completamente armados (CBU) que previo a la entrada en vigencia de la presente resolución que hayan ingresado a un depósito aduanero y no hayan sido nacionalizados, se descontará a los importadores respectivos el cupo correspondiente al 2016 de acuerdo al cupo trimestral especificado en el artículo 3 de la presente Resolución.

**Artículo 8.-** Se encarga al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) la ejecución de la presente Resolución.

**DISPOSICIÓN GENERAL**

**ÚNICA.-** El SENAE enviará al COMEX un informe trimestral sobre la utilización de las cuotas establecidas en esta Resolución.

**DISPOSICIÓN TRANSITORIA**



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
COMITÉ DE COMERCIO  
EXTERIOR

**ÚNICA.-** El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) contará con un plazo de 21 días a partir de la adopción del presente instrumento para implementar en el sistema ECUAPASS lo dispuesto en esta Resolución.

**DISPOSICIÓN DEROGATORIA**

A partir de la fecha de vigencia de esta Resolución, quedan derogadas todas las disposiciones emitidas por el COMEX que se opongan a lo dispuesto en el presente instrumento.

**DISPOSICIÓN FINAL**

La Secretaría Técnica del COMEX remitirá esta Resolución al Registro Oficial para su publicación.

Esta Resolución fue adoptada en sesión del 30 de diciembre de 2015 y entrará en vigencia a partir del 01 de enero de 2016, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.



Diego Aulestia  
**PRESIDENTE**



Iván Ortiz  
**SECRETARIO AD HOC**



REPÚBLICA DEL ECUADOR  
COMITÉ DE COMERCIO  
EXTERIOR

ANEXO

RUC	IMPORTADOR	DÓLARES FOB		UNIDADES	
		CKD	CKD Chasis	CKD	CKD Chasis
1790023931001	AYMESA S.A	47.931.719,32	-	6.948	-
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A	243.000.000,00	-	37.246	-
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y RESPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	42.218.371,34	-	10.736	-
1891748376001	CIAUTO	25.988.882,78	15.861.026,55	3.937	2.403



Anexo 13 RTE INEN 034



**INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN**

Quito - Ecuador

---

**REGLAMENTO TÉCNICO ECUATORIANO**

**RTE INEN 034:2010**  
**Segunda revisión**

---

**ELEMENTOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES.**

**Primera Edición**

SAFETY MINIMUM ELEMENTS FOR ROAD VEHICLES.

First Edition

---

DESCRIPTORES: Ingeniería automotriz, sistemas para vehículos automotores, elementos de seguridad.  
MC 08.05-902  
CDU: 629.11.01  
CIIU: 3843  
ICS: 43.040





**RESOLUCIÓN No. 134-2010**

**EL DIRECTORIO DEL INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACIÓN**

**CONSIDERANDO:**

Que, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 52 de la Constitución Política de la República del Ecuador, es deber del Estado garantizar el derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a recibir información precisa y no engañosa sobre su contenido y características;

Que, el Protocolo de Adhesión de la República del Ecuador al Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio – OMC, se publicó en el Suplemento del Registro Oficial No. 853 de 2 de enero de 1996;

Que, el Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio - AOTC de la OMC en su artículo 2 establece las disposiciones sobre la elaboración, adopción y aplicación de Reglamentos Técnicos por instituciones del gobierno central y su notificación a los demás Miembros;

Que, se deben tomar en cuenta las Decisiones y Recomendaciones adoptadas por el Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC;

Que, el Anexo III del Acuerdo OTC establece el Código de Buena Conducta para la elaboración, adopción y aplicación de normas;

Que, la Decisión 376 de 1995 de la Comisión de la Comunidad Andina creó "El Sistema Andino de Normalización, Acreditación, Ensayos, Certificación, Reglamentos Técnicos y Metrología", modificada por la Decisión 419 de 31 de Julio de 1997;

Que, la Decisión 562 de junio de 2003 de la Comisión de la Comunidad Andina, establece las "Directrices para la elaboración, adopción y aplicación de Reglamentos Técnicos en los Países Miembros de la Comunidad Andina y a nivel comunitario";

Que, el Ministerio de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad, a través del Consejo del Sistema MNAC, mediante Resolución No. MNAC-0003 de 10 de Diciembre de 2002, publicada en el Registro Oficial No. 739 de 7 de Enero de 2003, establece los procedimientos para la elaboración, adopción y aplicación de Reglamentos Técnicos Ecuatorianos;

Que, mediante Ley No. 2007-76 publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 26 del jueves 22 de febrero del 2007, se establece el Sistema Ecuatoriano de la Calidad, que tiene como objetivo establecer el marco jurídico destinado a:

- i) regular los principios, políticas y entidades relacionados con las actividades vinculadas con la evaluación de la conformidad, que facilite el cumplimiento de los compromisos internacionales en ésta materia; ii) garantizar el cumplimiento de los derechos ciudadanos relacionados con la seguridad, la protección de la vida y la salud humana, animal y vegetal, la preservación del medio ambiente, la protección del consumidor contra prácticas engañosas y la corrección y sanción de estas prácticas; y, iii) promover e incentivar la cultura de la calidad y el mejoramiento de la competitividad en la sociedad ecuatoriana;

Que, es necesario garantizar que la información suministrada a los consumidores sea clara, concisa, veraz, verificable y que ésta no induzca a error al consumidor;



Que, mediante Resolución No. 152-2009 de 2009-03-24 publicada en el Registro Oficial No. 611 de 2009-06-12, el Directorio del INEN oficializó con el carácter de Obligatorio la Primera Revisión del Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 034 “**Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores**”; y **se** encuentra en vigencia desde el 24 de marzo de 2009;

Que, en consideración a las solicitudes de los sectores interesados: importadores, ensambladores y la Cámara de la Industria Automotriz, de revisar algunos de los requisitos que contempla el RTE INEN 034:2009 (Primera Revisión), el Directorio del INEN estableció una Primera Modificatoria que fue publicada en el Registro Oficial No. 70 de 2009-11-19 y una Segunda Modificatoria que fue publicada en el Registro Oficial No. 227 de 2010-07-02;

Que, el Directorio del INEN, mediante Resolución No. 003-10/03/26, dispuso la Segunda Revisión del RTE INEN 034 en el respectivo Comité Técnico;

Que, una vez que el respectivo Comité Técnico culminó con el proyecto de la Segunda Revisión del RTE INEN 034, el Directorio del INEN en su reunión ordinaria efectuada el 29 de octubre de 2010, conoció y aprobó con el carácter de Obligatorio la oficialización del mencionado reglamento;

Que, por disposición del Directorio del INEN, el Presidente del Directorio debe proceder a la oficialización con el carácter de **OBLIGATORIO**, mediante su publicación en el Registro Oficial de la Segunda Revisión del Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 034 “Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores”; y,

En ejercicio de las facultades que le concede la Ley.

**RESUELVE:**

**ARTÍCULO 1º.** Oficializar con el carácter de OBLIGATORIO la Segunda Revisión del siguiente:

Reglamento Técnico Ecuatoriano **RTE INEN 034**  
“**Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores**”.

**1. OBJETO**

**1.1** Este Reglamento Técnico Ecuatoriano establece los requisitos mínimos de seguridad que deben cumplir los vehículos automotores con la finalidad de prevenir los riesgos para la salud, la vida de las personas y evitar prácticas que puedan inducir a error a los usuarios.

**2. CAMPO DE APLICACIÓN**

**2.1** Este Reglamento Técnico Ecuatoriano se aplica a todo vehículo que va a ingresar al parque automotor ecuatoriano, sean importados o ensamblados en el país, o por importación temporal para lo cual deben contener los elementos mínimos de seguridad obligatorios especificados en el numeral 4, con excepción de los vehículos prototipos destinados para las ensambladoras o comercializadoras para pruebas del comportamiento del motor o de exhibición y que no serán comercializados.

**2.2** Este Reglamento Técnico Ecuatoriano no aplica a vehículos de transporte ferroviario, equipo caminero y agrícola y a vehículos de competencia deportiva.

**2.3** Los vehículos objeto del presente Reglamento Técnico Ecuatoriano se encuentran comprendidos en la siguiente clasificación arancelaria:



CLASIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN
8701.20.00.80	-- En CKD
8709.20.00.90	-- Los demás
<b>87.02</b>	<b>Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor</b>
8702.10	- Con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel)
8702.10.10	-- Para el transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor:
8702.10.10.80	--- En CKD
8702.10.10.90	--- Los demás
8702.10.90	-- Los demás:
8702.10.90.80	--- En CKD
8702.10.90.90	--- Los demás
8702.90	- Los demás:
8702.90.10	-- Trolebuses:
8702.90.10.80	--- En CKD
8702.90.10.90	--- Los demás
	-- Los demás:
8702.90.91	--- Para el transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor:
8702.90.91.80	---- En CKD
8702.90.91.90	---- Los demás
8702.90.99	-- Los demás:
8702.90.99.80	---- En CKD
8702.90.99.90	---- Los demás
<b>87.03</b>	<b>Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras</b>
8703.10.00.00	- Vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre nieve; vehículos especiales para transporte de personas en campos de golf y vehículos similares:
	- Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa:
8703.21.00	-- De cilindrada inferior o igual a 1.000 cm <sup>3</sup>
8703.21.00.80	--- En CKD
8703.21.00.90	--- Los demás
8703.22	-- De cilindrada superior a 1.000 cm <sup>3</sup> pero inferior o igual a 1.500 cm <sup>3</sup>
8703.22.10	--- Camperos (4x4):
8703.22.10.08	---- En CKD
8703.22.10.90	---- Los demás
8703.22.90	-- Los demás:
8703.22.90.80	---- En CKD
8703.22.90.90	---- Los demás
8703.23	-- De cilindrada superior a 1.500 cm <sup>3</sup> pero inferior o igual a 3.000 cm <sup>3</sup>
8703.23.10	--- Camperos (4x4):
8703.23.10.80	---- En CKD
8703.23.10.90	---- Los demás
8703.23.90	-- Los demás:
8703.23.90.80	---- En CKD
8703.23.90.90	---- Los demás
8703.24	-- De cilindrada superior a 3.000 cm <sup>3</sup>
8703.24.10	--- Camperos (4x4):



8703.24.10.80	----	En CKD
8703.24.10.90	----	Los demás
8703.24.90	---	Los demás:
8703.24.90.80	----	En CKD
8703.24.90.90	----	Los demás
	-	Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel):
	--	De cilindrada inferior o igual a 1.500 cm <sup>3</sup> :
8703.31	---	Camperos (4x4):
8703.31.10	----	En CKD
8703.31.10.80	----	En CKD
8703.31.10.90	----	Los demás
8703.31.90	---	Los demás:
8703.31.90.80	----	En CKD
8703.31.90.90	----	Los demás
8703.32	--	De cilindrada superior a 1.500 cm <sup>3</sup> pero inferior o igual a 2.500 cm <sup>3</sup> :
	---	Camperos (4x4):
8703.32.10	----	En CKD
8703.32.10.80	----	En CKD
8703.32.10.90	----	Los demás
8703.32.90	---	Los demás:
8703.32.90.80	----	En CKD
8703.32.90.90	----	Los demás
8703.33	--	De cilindrada superior a 2.500 cm <sup>3</sup> :
8703.33.10	---	Camperos (4x4):
8703.33.10.80	----	En CKD
8703.33.10.90	----	Los demás
8703.33.90	---	Los demás:
8703.33.90.80	----	En CKD
8703.33.90.90	----	Los demás
8703.90.00	-	Los demás:
8703.90.00.80	--	En CKD
8703.90.00.90	--	Los demás
<b>87.04</b>		<b>Vehículos automóviles para transporte de mercancías</b>
8704.10.00	-	Volquetes automotores concebidos para utilizarlos fuera de la red de carretera
	--	En CKD
8704.10.00.80	--	Los demás
8704.10.00.90	-	Los demás, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel):
	- -	De peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t:
8704.21	---	inferior o igual a 4,537t:
8704.21.10	----	En CKD
8704.21.10.80	----	En CKD
8704.21.10.90	----	Los demás
8704.21.90	---	Los demás:
8704.21.90.80	----	En CKD
8704.21.90.90	----	Los demás
8704.22	--	De peso total con carga máxima superior a 5 t pero inferior o igual a 20 t:
	---	Inferior o igual a 6.2t:
8704.22.10	----	En CKD
8704.22.10.80	----	En CKD
8704.22.10.90	----	Los demás
8704.22.20	---	Superior a 6,2 t, pero inferior o igual a 9,3 t:
8704.22.20.80	----	En CKD
8704.22.20.90	----	Los demás
8704.22.90	---	Superior a 9,3 t:
8704.22.90.80	----	En CKD
8704.22.90.90	----	Los demás





8704.23.00	-- De peso total con carga máxima superior a 20 t:
8704.23.00.80	--- En CKD
8704.23.00.90	--- Los demás
	- Los demás, con motor de émbolo (pistón), de encendido por chispa:
8704.31	-- De peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t:
8704.31.10	--- Inferior o igual a 4,537 t:
8704.31.10.80	---- En CKD
8704.31.10.90	---- Los demás:
8704.31.90	--- Los demás
8704.31.90.80	---- En CKD
8704.31.90.90	---- Los demás
8704.32	-- De peso total con carga máxima superior a 5 t:
8704.32.10	--- inferior o igual a 6,2 t:
8704.32.10.80	---- En CKD
8704.32.10.90	---- Los demás
8704.32.20	--- Superior a 6,2 t, pero inferior a 9,3 t:
8704.32.20.80	---- En CKD
8704.32.20.90	---- Los demás
8704.32.90	Superior a 9,3 t:
8704.32.90.80	---- En CKD
8704.32.90.90	---- Los demás
8704.90.00	- Los demás:
8704.90.00.80	-- En CKD
8704.90.00.90	-- Los demás
<b>87.05</b>	<b>Vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones (auxilio mecánico), camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos).</b>
8705.10.00.00	- Camiones grúa
8705.20.00.00	- Camiones automóviles para sondeo o perforación
8705.30.00.00	- Camiones de bomberos
8705.40.00.00	- Camiones hormigonera
8705.90	- Los demás:
	-- Coches barredera, regadores y análogos para la limpieza de vías públicas:
8705.90.11.00	--- Coches barredera
8705.90.19.00	--- Los demás
8705.90.20.00	-- Coches radiológicos
8705.90.90.00	-- Los demás
<b>8706.00</b>	<b>Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor</b>
8706.00.10	- De vehículos de la partida 87.03:
8706.00.10.80	-- En CKD
8706.00.10.90	-- Los demás
	- De vehículos de las subpartidas 8704.21 y 8704.31
8706.00.21	-- De peso total con carga máxima inferior a 4,537 t:
8706.00.21.80	-- - En CKD
8706.00.21.90	--- Los demás
8706.00.29	-- Los demás:
8706.00.29.80	--- En CKD
8706.00.29.90	--- Los demás
	- Los demás:
8706.00.91	-- De vehículos de peso total con carga máxima superior a 5 t pero



	<i>inferior o igual a 6,2 t</i>
8706.00.91.80	-- En CKD
8706.00.91.90	-- Los demás
8706.00.92	-- <i>De vehículos de peso total con carga máxima superior a 6,2 t</i>
8706.00.92.80	-- En CKD
8706.00.92.90	-- Los demás
8706.00.99	-- Los demás:
8706.00.99.80	-- En CKD
8706.00.99.90	-- Los demás
<b>87.11</b>	<b>Motocicletas (incluidos los ciclomotores) y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares.</b>
8711.10.00	- Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada inferior o igual a 50 cm <sup>3</sup>
8711.10.00.10	-- En CKD
8711.10.00.90	-- Los demás
8711.20.00	- Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 50 cm <sup>3</sup> pero inferior o igual a 250 cm <sup>3</sup> :
8711.20.00.10	-- En CKD
8711.20.00.90	-- Los demás
8711.30.00	- Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 250 cm <sup>3</sup> pero inferior o igual a 500 cm <sup>3</sup> :
8711.30.00.10	-- En CKD
8711.30.00.90	-- Los demás
8711.40.00	- Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 500 cm <sup>3</sup> pero inferior o igual a 800 cm <sup>3</sup> :
8711.40.00.10	-- En CKD
8711.40.00.90	-- Los demás
8711.50.00	- Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 800 cm <sup>3</sup> :
8711.50.00.10	-- En CKD
8711.50.00.90	-- Los demás
8711.90.00	-- Los demás:
8711.90.00.10	-- En CKD
8711.90.00.90	-- Los demás

### 3. DEFINICIONES

**3.1** Para los efectos de este Reglamento Técnico Ecuatoriano, se adoptan las definiciones contempladas en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1 155, en la norma ISO 611, en el Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 011, las pertinentes del Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 038 y las que a continuación se detallan:

**3.1.1 Asiento.** Estructura que puede anclarse a la carrocería del vehículo, que incluye la tapicería y los elementos de fijación, destinados a ser utilizados en un vehículo y diseñado ergonómicamente para la comodidad del pasajero (ver Anexo A).

**3.1.2 Asiento individual.** Diseñado y construido para el alojamiento de un pasajero sentado.

**3.1.3 Asiento doble.** Diseñado y construido para el alojamiento de dos pasajeros sentados.

**3.1.4 Asiento fijo.** Asiento de un solo cuerpo rígido que puede permitir movimiento de sus componentes, su estructura debe anclarse a la carrocería del vehículo, éste asiento incluye la tapicería y los elementos de fijación.



**3.1.5 Asiento abatible.** Asiento cuyo espaldar gira con relación a su base y/o la misma con relación al punto de anclaje, pudiendo ser complementado con un movimiento de traslación en el sentido longitudinal del vehículo.

**3.1.6 Asiento plegable.** Asiento auxiliar destinado al uso ocasional y que normalmente esta plegado.

**3.1.7 Banca.** Asiento de un solo cuerpo diseñado y construido para el alojamiento de dos o más pasajeros sentados.

**3.1.8 Protección para impacto lateral.** Sistema o elemento de seguridad que minimiza los daños ocasionados a los ocupantes en caso de impacto lateral.

**3.1.9 Cinturones de seguridad tensables.** Son los dispositivos de retención personal consistentes en una banda de gran resistencia sujeta en dos o tres puntos de ajuste manual, que tiene como objetivo amortiguar la desaceleración ante una frenada brusca o impacto.

**3.1.10 Cinturones de seguridad autotensables.** Son los dispositivos de retención personal consistentes en una banda de gran resistencia sujeta en dos o tres puntos de ajuste automático, que tienen como objetivo amortiguar la desaceleración ante una frenada brusca o impacto.

**3.1.11 Chasis.** Armazón del vehículo que comprende el bastidor, ruedas, transmisión, con o sin motor, excluida la carrocería y todos los accesorios necesarios para acomodar al conductor, pasajeros o carga.

**3.1.12 Chasis compacto o autoportante.** Su estructura metálica está construida por la unión de elementos de chapa de diferentes formas y espesores, en la cual la chapa externa del vehículo soporta algo o toda la carga estructural del vehículo.

**3.1.13 Diseño original.** Comprende los planos, normas técnicas de fabricación y demás documentos técnicos en los cuales se sustentan los requisitos del diseño de origen del vehículo.

**3.1.14 Espacio de supervivencia.** Espacio al interior del vehículo para proteger al máximo la supervivencia de los ocupantes en caso de accidente del vehículo

**3.1.15 Protección para impacto lateral.** Sistema o elemento de seguridad que minimiza los daños ocasionados a los ocupantes en caso de impacto lateral.

**3.1.16 Proveedor.** Toda persona natural o jurídica de carácter público o privado que desarrolle actividades de producción, fabricación, importación, construcción, distribución, alquiler o comercialización de bienes, así como prestación de servicios a consumidores, por las que se cobre precio o tarifa. Esta definición incluye a quienes adquieran bienes o servicios para integrarlos a procesos de producción o transformación, así como a quienes presten servicios públicos por delegación o concesión.

**3.1.17 Tacógrafo.** Dispositivo de registro o almacenamiento de parámetros de funcionamiento y operación de vehículos, destinado a servir como fuente de información para fines de seguridad en la transportación

**3.1.18 Sistema de Posicionamiento Global (GPS).** Es un sistema global de navegación por satélite que permite determinar en todo el mundo la posición de un objeto, una persona, un vehículo o una nave.

**3.1.19 Limitador de velocidad.** Dispositivo cuya función principal consiste en prevenir que el vehículo sobrepase el límite máximo de velocidad establecido por la autoridad competente.





#### 4. REQUISITOS DEL PRODUCTO

##### 4.1 Dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad

4.1.1 Los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa, y de visibilidad deben cumplir con los requisitos establecidos en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1 155 vigente; o las normas o directivas equivalentes que le sean aplicables.

##### 4.2 Condiciones ergonómicas:

###### 4.2.1 Asientos y sus anclajes

4.2.1.1 Todos los asientos de los vehículos automotores deben tener apoya cabezas. Se exceptúan de esta obligación las motocicletas, los asientos de pasajeros de autobuses de transporte urbano, los asientos plegables, los puestos intermedios de bancas, los asientos ubicados en sentido paralelo al eje longitudinal del vehículo y los asientos posteriores de furgonetas destinadas al transporte escolar. Los asientos y el apoya cabezas deben cumplir con los requisitos establecidos en las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN vigentes (ver nota 1).

4.2.1.2 La estructura y fijación de los asientos debe cumplir con los requisitos establecidos en las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN vigentes (ver nota 1).

##### 4.3 Frenos

4.3.1 Los vehículos automotores de cuatro o más ruedas deben disponer al menos dos sistemas de frenos de acción independientes uno del otro (servicio y estacionamiento) y por lo menos uno de estos debe accionar sobre todas las ruedas del vehículo y debe cumplir con los requisitos establecidos en las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN vigentes (ver nota 1).

4.3.2 Los vehículos automotores de dos o tres ruedas o cuadrantes deben contar como mínimo de dos sistemas de frenado, uno que actúe sobre la rueda o ruedas delanteras y otro que actúe sobre la rueda o ruedas posteriores.

4.4 **Neumáticos.** Los neumáticos de vehículos automotores incluido el de emergencia deben cumplir con lo establecido en el Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 011, o las normas o directivas equivalentes que le sean aplicables.

4.5 **Suspensión.** Los vehículos automotores deben disponer de un sistema de suspensión en todos sus ejes o ruedas, respetando los diseños originales del fabricante.

4.6 **Dirección.** Los vehículos automotores deben disponer de un sistema de dirección, respetando los diseños originales del fabricante.

4.7 **Chasis.** El chasis para ser cabinado o recibir una carrocería no debe ser modificado y debe respetar los diseños originales del fabricante.

NOTA 1 En caso de no existir Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN, se deben utilizar las siguientes normas o directivas que le sean aplicables: Regulaciones del Código Federal para la Homologación de Seguridad Vehicular, de los Estados Unidos de América (**FR 49 – 571**); Regulaciones para la Homologación Vehicular de Tipo de la Comunidad Económica Europea (**Type Approval CEE**); Regulaciones de Seguridad para Vehículos de Carretera para la Certificación de Japón (**S.R.R.V**); Regulaciones de Seguridad para Vehículos Motorizados de Corea (**K.M.V.S.S**); Regulaciones de Seguridad Vehicular del Consejo Nacional de Tránsito de Brasil (**CONTRAN**). Podrán ser aceptadas como normas equivalentes a las normas antes indicadas, las reconocidas por la autoridad nacional competente.

4.7.1 Para la fabricación o ensamblado de buses para pasajeros el chasis debe ser de diseño original para transporte de pasajeros, sin modificaciones, aditamentos o extensiones.





**4.8 Ventilación.** Todo vehículo, con la excepción de las motocicletas, debe disponer de un sistema de ventilación con regulación de temperatura y control de dispersión al habitáculo de las personas, el cual debe incluir un dispositivo antivaho para el parabrisa frontal.

**4.9 Vidrios.** Los vidrios que se utilicen en los vehículos deben ser vidrios de seguridad para automotores y deben cumplir con los requisitos establecidos en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1 669 vigente, o las normas o directivas equivalentes que le sean aplicables.

#### **4.10 Cinturones de seguridad**

**4.10.1** Todo vehículo automotor, excepto las motocicletas y los asientos de los pasajeros de buses urbanos debe disponer de cinturones de seguridad de acuerdo a la siguiente aplicación:

**4.10.1.1** Cinturón de seguridad de tres puntos en los asientos frontales laterales y posteriores laterales de todos los vehículos, excepto en puestos posteriores de furgonetas y los adyacentes a puertas corredizas

**4.10.1.2** Cinturón de seguridad de al menos dos puntos en asientos de base plegable de uso ocasional y en todos los demás asientos.

**4.10.2** Los buses de pasajeros intraprovinciales e interprovinciales deben cumplir con lo dispuesto en el Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 043

**4.10.3** Los buses de pasajeros urbanos deben cumplir con lo dispuesto en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2205 y en el Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 038

**4.10.4** Todos los vehículos destinados al transporte escolar clasificados en el Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 041 deben cumplir con lo establecido en el numeral 4.10.1 de este reglamento

**4.10.5** Los cinturones de seguridad deben cumplir con las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN vigentes (ver nota 1).

#### **4.11 Parachoques frontal y posterior**

**4.11.1** Los vehículos automotores, excepto chasis y motocicletas, deben disponer de parachoques frontal y posterior, respetando los diseños originales del fabricante. Los tractocamiones dispondrán únicamente el parachoques frontal.

**4.11.2** Se prohíbe el uso de elementos de defensa adicionales a los originales del vehículo (tumba burros, aumentos a parachoques originales, ganchos o bolas, porta remolques no removibles que sobresalgan de la carrocería).

#### **4.12 Barras antiempotramiento posteriores para vehículos pesados**

**4.12.1** Los vehículos pesados {autobuses (ómnibus), camión, tanquero, volqueta o tractocamión (trailer), unidades de carga, etc.}, deben estar contruidos y/o equipados de manera que ofrezcan en todo su ancho en la parte posterior una protección eficaz contra la incrustación de vehículos livianos de pasajeros, debajo de la plataforma de carga del vehículo pesado. Estos elementos deben cumplir con las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN aplicables vigentes (ver nota 1).

**4.13 Protección para impacto lateral.** Los vehículos automotores livianos deben disponer de protección *para impacto* lateral.



**4.14 Bolsas de aire (AIR BAGS).** Los vehículos de transporte de pasajeros de 4 ruedas para un máximo de 8 pasajeros además del conductor, cuyo peso bruto vehicular no supere los 2 500 kg y los vehículos destinados al transporte de mercancías con un peso bruto vehicular hasta 3 500 kg deben tener como mínimo dos bolsas de aire frontal, una para el conductor y otra para el pasajero acompañante, respetando los diseños originales del fabricante y cumplir con las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN aplicables vigentes (ver nota 1).

**4.14.1** Las bolsas de aire tanto para el conductor como para el acompañante serán obligatorias para vehículos desde año modelo 2014.

**4.15 Avisador acústico.** Será el original del vehículo y se prohíbe el cambio por otro avisador acústico de mayor nivel de ruido que los permitidos por las normas ambientales o las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN vigentes (ver nota 1).

**4.16 Cerraduras con sistema de bloqueo de apertura interior.** Todo vehículo automotor liviano que disponga de puertas posteriores laterales, debe tener en las mismas un sistema de bloqueo de apertura interior independiente del sistema de seguridad convencional, para prevenir la apertura involuntaria de las puertas.

**4.17 Capó.** Para los vehículos automotores que dispongan de capó, estos deben contener un dispositivo manual de seguridad que evite aperturas involuntarias, adicional al control remoto de apertura.

**4.18 Tacógrafo.** Será obligatorio en los vehículos que determine la autoridad competente y debe cumplir con los requisitos establecidos en las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN vigentes (ver nota 1).

**4.19 Sistemas de Posicionamiento Global (GPS).** Serán obligatorios en los vehículos que determine la autoridad competente y deben cumplir con los requisitos establecidos en las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN vigentes (ver nota 1)

**4.20 Limitador de velocidad.** Será obligatorio en los vehículos que determine la autoridad competente y debe cumplir con los requisitos establecidos en las Normas Técnicas Ecuatorianas NTE INEN vigentes (ver nota 1).

**4.21** El Tacógrafo, limitador de velocidad y el Sistemas de Posicionamiento Global (GPS) pueden ser colocados en origen, o en destino siempre que la instalación se efectúe en talleres autorizados o calificados para tal efecto por la autoridad competente

**4.21.1** Estos dispositivos deben ser compatibles en funcionamiento, registro y entrega de información.

## 5. ENSAYOS PARA EVALUAR LA CONFORMIDAD

**5.1** Los métodos de ensayo para evaluar la conformidad de los elementos de seguridad indicados en el presente Reglamento Técnico Ecuatoriano, según corresponda, deben ser los especificados en las normas nacionales o extranjeras referidas.

## 6. DOCUMENTOS NORMATIVOS CONSULTADOS O DE REFERENCIA

Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1 155. *Vehículos automotores. Dispositivos para mantener o mejorar la visibilidad.*



Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1 669. *Vidrios de seguridad para automotores. Requisitos.*

Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 2 205. *Vehículos automotores. Bus urbano. Requisitos*

Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN-ISO 611. *Vehículos automotores. Frenado de vehículos automovilísticos y de sus remolques. Vocabulario*

Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 011. *Neumáticos*

Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 038. *Bus urbano*

Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 043. *Bus interprovincial e intraprovincial*

Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 041. *Vehículos de transporte escolar*

## **7. DEMOSTRACIÓN DE LA CONFORMIDAD CON EL PRESENTE REGLAMENTO TÉCNICO ECUATORIANO**

**7.1** Los importadores, fabricantes y ensambladores nacionales de vehículos automotores deben cumplir con lo dispuesto en el presente Reglamento Técnico Ecuatoriano y con las demás disposiciones establecidas en otras leyes y reglamentos vigentes aplicables a estos vehículos.

**7.2** La demostración de la conformidad con el presente Reglamento Técnico Ecuatoriano debe realizarse mediante la presentación de un certificado de conformidad expedido por un organismo acreditado o designado en el Ecuador, de acuerdo con lo que establece la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad, o por aquellos que se hayan emitido en relación a los acuerdos vigentes de reconocimiento mutuo con el país.

**7.2.1** La declaración del fabricante será una manera válida de la demostración de la conformidad de los vehículos automotores con este Reglamento Técnico Ecuatoriano ante el Organismo acreditado o designado en el Ecuador

## **8. ORGANISMOS ENCARGADOS DE LA EVALUACION Y LA CERTIFICACIÓN DE LA CONFORMIDAD**

**8.1** La evaluación de la conformidad y la certificación de la conformidad exigida en el presente Reglamento Técnico Ecuatoriano debe ser realizada por entidades debidamente acreditadas o designadas de acuerdo con lo establecido en la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad.

**8.2** En el caso de que en el Ecuador no existan laboratorios acreditados para este objeto, el organismo certificador utilizará, bajo su responsabilidad, datos de un laboratorio designado por el Consejo Nacional de la Calidad, CONCAL.

## **9. AUTORIDAD DE FISCALIZACIÓN Y/O SUPERVISIÓN.**

**9.1** Las instituciones del estado que en función de sus leyes constitutivas tengan facultades de fiscalización y supervisión son las autoridades competentes para efectuar las labores de vigilancia y control del cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento Técnico Ecuatoriano, de acuerdo con lo que establece la Ley Orgánica de Defensa del Consumidor y la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad.





#### **10. TIPO DE FISCALIZACIÓN Y/O SUPERVISIÓN**

**10.1** La fiscalización y/o supervisión del cumplimiento del presente Reglamento Técnico Ecuatoriano lo realizarán las autoridades pertinentes legalmente reconocidas en materia de transporte, previamente a la matriculación o a que entren en circulación los vehículos automotores.

#### **11. RÉGIMEN DE SANCIONES**

**11.1** Los importadores, fabricantes y ensambladores nacionales de estos vehículos que incumplan con lo establecido en el presente Reglamento Técnico Ecuatoriano recibirán las sanciones previstas en la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad y demás leyes vigentes, según el riesgo que implique para los usuarios y la gravedad del incumplimiento.

#### **12. RESPONSABILIDAD DE LOS ORGANISMOS DE EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD**

**12.1** Los organismos de certificación o demás instancias de control que hayan extendido certificados de conformidad o informes erróneos o que hayan adulterado deliberadamente los datos de los resultados o de los certificados, tendrán responsabilidad administrativa, civil, penal y/o fiscal de acuerdo con lo establecido en la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad y demás leyes vigentes.

#### **13. REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN**

**13.1** Con el fin de mantener actualizadas las disposiciones del presente Reglamento Técnico Ecuatoriano, el Instituto Ecuatoriano de Normalización-INEN, lo revisará en un plazo no mayor a cinco (5) años contados a partir de la fecha de su entrada en vigencia, para incorporar avances tecnológicos o requisitos adicionales de seguridad para la protección de la salud, la vida y el ambiente, de conformidad con lo establecido en la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad.

**ARTICULO 2º.** Este Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 034 (Segunda Revisión), reemplaza al RTE INEN 034:2009 (Primera Revisión), y entrará en vigencia a partir de la fecha de su promulgación en el Registro Oficial.

COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE en el Registro Oficial.

Dado en Quito, Distrito Metropolitano, 2010-11-30

**Ing. Diego Cueva**  
**PRESIDENTE DEL DIRECTORIO**

**Ing. Bolívar Aguilera, M. Sc.**  
**SECRETARIO DEL DIRECTORIO**

ANEXO A

Asiento Individual		
Asiento Abatible		
Asiento Plegable		
Banca		



**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**

**INFORMACIÓN COMPLEMENTARIA**

<b>Documento:</b>	<b>TÍTULO: ELEMENTOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD EN</b>	<b>Código:</b>
RTE INEN 034	<b>VEHÍCULOS AUTOMOTORES.</b>	<b>MC 08.05-902</b>
Segunda revisión		

<b>ORIGINAL:</b> Fecha de iniciación del estudio:	<b>REVISIÓN:</b> Fecha de aprobación anterior del Directorio 2009-01-15 Oficialización con el Carácter de OBLIGATORIO por Resolución No. 152-2009 de 2009-03-24 publicado en el Registro Oficial No. 611 de 2009-06-12  Fecha de iniciación del estudio:
--	--

Fechas de consulta pública: de \_\_\_\_\_ a \_\_\_\_\_

Subcomité Técnico: **Comité Técnico de Reglamentación "Elementos de seguridad en vehículos automotores"**

Fecha de iniciación: 2010-04-30      Fecha de aprobación: 2010-09-17

Integrantes del Subcomité Técnico:

**NOMBRES:**

Clemente Ponce (Presidente)

Marcelo Llugsi

Giovanny Pillajo

Alex Pillajo

Ángel Portilla

Christian Guachamin

Ricardo Rosales

Jorge Cevallos

Jose Camigniani

Raúl Paillachó

Edison Navas

Vinicio Manzano

Paúl Arteaga

George Naranjo

Mario Iván Aguirre

Flavio Cotacachi

Maria Victoria López

Fernando Salazar

Roberto Jiménez

Ramiro Gutiérrez

Dario Bolaños

Alex Loza

Iván Paredes

Amira Cerezo

Daniel Manjarres

Edgar Subia

Fernando Quito

Marcelo Aguilar

Jaime Galán M.

Ramiro Ruano

Amira Cerezo

Antonio Chamorro

Fabían Narváez

Jhermy Vilatuña

Alex Guzmán

José Palacios A.

José Palacios V.

Karla Rosero

Jesús Gómez

Andrés Zumárraga

Mario Lasso

Ernesto Timpe

Mario Lasso

Andrea Montufar

Rolando Díaz

Fernando Silva

Fusto Lara (Secretario Técnico)

**INSTITUCIÓN REPRESENTADA:**

AEADE

CCICEV- ESCUELA POLITÉC. NAC.

CCICEV-ESCUELA POLITEC. NAC.

CCICEV-ESCUELA POLITEC. NAC.

CCICEV-ESCUELA POLITEC. NAC.

CCICEV-ESCUELA POLITEC. NAC.

AUTOMOTORES Y ANEXOS (AYASA)

AUTOMOTORES Y ANEXOS (AYASA)

COMISIÓN DE TRANS. DEL GUAYAS

TEOJAMA COMERCIAL S.A

TOYOTA DEL ECUADOR

CNNTTSV-DNCTSV

INTRANS/HISUM

SERVIFAST/FUL-MAR

SERFAS CIA.LTDA

CNNTTSV

DNCTSV

TOYOTA

AYMESA

AYMESA

MAVESA

MARESA

CINAE

MTOP

CORPAIRE

MARESA

MIPRO-CONCAL

MIPRO-CONCAL

MIPRO

MIPRO

MTOP-DTTTSV

EPMMOP

EPMMOP

EPMMOP

CORPAIRE

PROCELEC

PROCELEC

HUNTER

ANETA

GM

OBB

OBB

OBB

OBB

CTG

CTG

INEN

Otros trámites: Este RTE INEN 034:2010 (Segunda Revisión), reemplaza al RTE INEN 034:2009 (Primera Revisión)

El Directorio del INEN aprobó este proyecto de reglamento en sesión de 2010-10-29

Oficializada como: Obligatorio      Por Resolución No. 134-2010 de 2010-11-30

Registro Oficial No. 352 de 2010-12-30



---

Instituto Ecuatoriano de Normalización, INEN - Baquerizo Moreno E8-29 y Av. 6 de Diciembre  
Casilla 17-01-3999 - Telfa: (593 2) 2 501885 al 2 501891 - Fax: (593 2) 2 567815  
Dirección General: E-Mail: [direccion@inen.gob.ec](mailto:direccion@inen.gob.ec)  
Área Técnica de Normalización: E-Mail: [normalizacion@inen.gob.ec](mailto:normalizacion@inen.gob.ec)  
Área Técnica de Certificación: E-Mail: [certificacion@inen.gob.ec](mailto:certificacion@inen.gob.ec)  
Área Técnica de Verificación: E-Mail: [verificacion@inen.gob.ec](mailto:verificacion@inen.gob.ec)  
Área Técnica de Servicios Tecnológicos: E-Mail: [inencati@inen.gob.ec](mailto:inencati@inen.gob.ec)  
Regional Guayas: E-Mail: [inenguayas@inen.gob.ec](mailto:inenguayas@inen.gob.ec)  
Regional Azuay: E-Mail: [inencuenca@inen.gob.ec](mailto:inencuenca@inen.gob.ec)  
Regional Chimborazo: E-Mail: [inenriobamba@inen.gob.ec](mailto:inenriobamba@inen.gob.ec)  
URL: [www.inen.gob.ec](http://www.inen.gob.ec)



## Anexo 14 Resolución No. 14 390



Ministerio  
de Industrias  
y Productividad

Calle Yáñez Pinzón N26-12  
Entre Av. Colón y la Niña  
Edificio Rigel  
PBX: 02 3948 76 0  
[www.mipro.gob.ec](http://www.mipro.gob.ec)  
Quito - Ecuador

**RESOLUCIÓN No. 14 390**  
**Registro Oficial No. 341 (25-sept-2014)**

### SUBSECRETARÍA DE LA CALIDAD

#### CONSIDERANDO:

**Que** de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 52 de la Constitución de la República del Ecuador, *“Las personas tienen derecho a disponer de bienes y servicios de óptima calidad y a elegirlos con libertad, así como a una información precisa y no engañosa sobre su contenido y características”;*

**Que** el Protocolo de Adhesión de la República del Ecuador al Acuerdo por el que se establece la Organización Mundial del Comercio –OMC, se publicó en el Registro Oficial Suplemento No. 853 del 2 de enero de 1996;

**Que** el Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio - AOTC de la OMC, en su Artículo 2 establece las disposiciones sobre la elaboración, adopción y aplicación de Reglamentos Técnicos por instituciones del gobierno central y su notificación a los demás Miembros;

**Que** se deben tomar en cuenta las Decisiones y Recomendaciones adoptadas por el Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC;

**Que** el Anexo 3 del Acuerdo OTC establece el Código de Buena Conducta para la elaboración, adopción y aplicación de normas;

**Que** la Decisión 376 de 1995 de la Comisión de la Comunidad Andina creó el “Sistema Andino de Normalización, Acreditación, Ensayos, Certificación, Reglamentos Técnicos y Metrología”, modificado por la Decisión 419 del 30 de julio de 1997;

**Que** la Decisión 562 de 25 de junio de 2003 de la Comisión de la Comunidad Andina establece las “Directrices para la elaboración, adopción y aplicación de Reglamentos Técnicos en los Países Miembros de la Comunidad Andina y a nivel comunitario”;

**Que** mediante Ley No. 2007-76, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 26 del 22 de febrero de 2007, reformada en la Novena Disposición Reformatoria del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 351 del 29 de diciembre de 2010, constituye el Sistema Ecuatoriano de la Calidad, que tiene como objetivo establecer el marco jurídico destinado a: *“i) Regular los principios, políticas y entidades relacionados con las actividades vinculadas con la evaluación de la conformidad, que facilite el cumplimiento de los compromisos internacionales en esta materia; ii) Garantizar el cumplimiento de los derechos ciudadanos relacionados con la seguridad, la protección de la vida y la salud humana, animal y vegetal, la preservación del medio ambiente, la protección del consumidor contra prácticas engañosas y la corrección y sanción de estas prácticas; y, iii) Promover e incentivar la cultura de la calidad y el mejoramiento de la competitividad en la sociedad ecuatoriana”;*





Ministerio  
de Industrias  
y Productividad

Calle Yáñez Pinzón N26-12  
Entre Av. Colón y la Niña  
Edificio Rigel  
PBX: 02 3948 76 0  
[www.mipro.gob.ec](http://www.mipro.gob.ec)  
Quito - Ecuador

**Que** el Instituto Ecuatoriano de Normalización, INEN, de acuerdo a las funciones determinadas en el Artículo 15, literal b) de la Ley No. 2007-76 del Sistema Ecuatoriano de la Calidad, reformada en la Novena Disposición Reformatoria del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 351 del 29 de diciembre de 2010, y siguiendo el trámite reglamentario establecido en el Artículo 29 inciso primero de la misma Ley, en donde manifiesta que: “*La reglamentación técnica comprende la elaboración, adopción y aplicación de reglamentos técnicos necesarios para precautelar los objetivos relacionados con la seguridad, la salud de la vida humana, animal y vegetal, la preservación del medio ambiente y la protección del consumidor contra prácticas engañosas*” ha formulado el Reglamento Técnico Ecuatoriano **RIE INEN 129 “FILTROS DE ACEITE, FILTROS DE COMBUSTIBLE DIESEL Y GASOLINA, Y, FILTROS DEL AIRE DE ENTRADA PARA MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA”;**

**Que** en conformidad con el Artículo 2, numeral 2.9.2 del Acuerdo de Obstáculos Técnicos al Comercio de la OMC y el Artículo 11 de la Decisión 562 de la Comisión de la Comunidad Andina, CAN, este proyecto de Reglamento Técnico fue notificado a la CAN el 25 de febrero de 2014 y a la OMC fue notificado el 03 de marzo de 2014, a través del Punto de Contacto y a la fecha se han cumplido los plazos preestablecidos para este efecto y no se han recibido observaciones;

**Que** mediante Informe Técnico contenido en la Matriz de Revisión No. REG-0097 de fecha 29 de Julio del 2014, se sugirió proceder a la aprobación y oficialización del Reglamento materia de esta Resolución, el cual recomienda aprobar y oficializar con el carácter de OBLIGATORIO el Reglamento Técnico Ecuatoriano **RIE INEN 129 “FILTROS DE ACEITE, FILTROS DE COMBUSTIBLE DIESEL Y GASOLINA, Y, FILTROS DEL AIRE DE ENTRADA PARA MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA”;**

**Que** de conformidad con la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad y su Reglamento General, el Ministerio de Industrias y Productividad es la institución rectora del Sistema Ecuatoriano de la Calidad, en consecuencia, es competente para aprobar y oficializar el Reglamento Técnico Ecuatoriano **RIE INEN 129 “FILTROS DE ACEITE, FILTROS DE COMBUSTIBLE DIESEL Y GASOLINA, Y, FILTROS DEL AIRE DE ENTRADA PARA MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA”;** mediante su promulgación en el Registro Oficial, a fin de que exista un justo equilibrio de intereses entre proveedores y consumidores;

**Que** mediante Acuerdo Ministerial No. 11446 del 25 de noviembre de 2011, publicado en el Registro Oficial No. 599 del 19 de diciembre de 2011, se delega a la Subsecretaría de la Calidad la facultad de aprobar y oficializar los proyectos de normas o reglamentos técnicos y procedimientos de evaluación de la conformidad propuestos por el INEN en el ámbito de su competencia de conformidad con lo previsto en la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad y en su Reglamento General y,

Ejercicio de las facultades que le concede la Ley,

#### RESUELVE

**ARTÍCULO 1.-** Aprobar y oficializar con el carácter de OBLIGATORIO el siguiente:



Ministerio  
de Industrias  
y Productividad

Calle Yáñez Pinzón N26-12  
Entre Av. Colón y la Niña  
Edificio Rigel  
PBX: 02 3948 76 0  
[www.mipro.gob.ec](http://www.mipro.gob.ec)  
Quito - Ecuador

**REGLAMENTO TÉCNICO ECUATORIANO RIEINEN 129**  
**"FILTROS DE ACEITE, FILTROS DE COMBUSTIBLE DIESEL Y GASOLINA, Y FILTROS DEL**  
**AIRE DE ENTRADA PARA MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA"**

**1. OBJETO**

1.1 Este reglamento técnico establece los procedimientos de prueba estándar para evaluar el rendimiento de los filtros de combustible diesel y gasolina para motores de combustión interna, que deben cumplir los productos indicados en el numeral 2, con la finalidad de prevenir los riesgos para la seguridad, proteger la vida de las personas, el medio ambiente y evitar prácticas que pueden inducir a error a los usuarios.

**2. CAMPO DE APLICACIÓN**

2.1 Este Reglamento Técnico se aplica para:

2.1.1 La evaluación del desempeño (rendimiento) de los filtros de aceite lubricante de flujo total para motores de combustión interna.

2.1.2 Evaluar el rendimiento de los filtros de combustible diesel y de gasolina para motores de combustión interna sometidos a una velocidad de flujo constante del combustible entre 50 l/h y 800 l/h.

2.1.3 Evaluar las características de funcionamiento básicas de mayor interés, como son: la restricción del flujo de aire o la presión diferencial, la eficiencia en la recolección del polvo, la retención de polvo y rezagos de aceite en los filtros de aire usados en los motores de combustión interna y compresores utilizados generalmente en aplicaciones automotrices e industriales.

2.2 Este Reglamento Técnico se aplica a los productos de recambio que se comercialicen en el Ecuador, sean estos, de fabricación nacional o importada.

2.3 Los productos contemplados en el presente Reglamento Técnico se encuentran comprendidos en la siguiente clasificación arancelaria:

CLASIFICACIÓN	DESCRIPCIÓN
8421	Centrifugadoras, incluidas las secadoras centrifugas; aparatos para filtrar o depurar líquidos o gases.
8421.23.00.10	- Para filtrar lubricantes o carburantes en los motores de combustión interna
8421.23.00.90	- Los demás
8421.31.00.00	-- Filtros de entrada de aire para motores de encendido por chispa o compresión.

**3. DEFINICIONES**



Ministerio  
de Industrias  
y Productividad

Calle Yáñez Pinzón N26-12  
Entre Av. Colón y la Niña  
Edificio Rigel  
PBX: 02 3948 76 0  
[www.mipro.gob.ec](http://www.mipro.gob.ec)  
Quito - Ecuador

3.1 Para los efectos de este Reglamento Técnico, se aplican las definiciones dadas en las normas ISO 4548-12, NEN-ISO 19438, e ISO 5011, y las que a continuación se detallan:

3.1.1 **Consumidor o usuario.** Toda persona natural o jurídica que como destinatario final adquiera, utilice o disfrute bienes o servicios, o bien reciba oferta para ello

3.1.2 **Proveedor.** Toda persona natural o jurídica de carácter público o privado que desarrolle actividades de producción, fabricación, importación, construcción, distribución, alquiler o comercialización de bienes, así como prestación de servicios a consumidores, por las que se cobre precio o tarifa. Esta definición incluye a quienes adquieran bienes o servicios para integrados a procesos de producción o transformación, así como a quienes presten servicios públicos por delegación o concesión.

#### 4. CONDICIONES GENERALES

4.1 El proveedor está obligado a proporcionar al usuario, cuando éste lo requiera, la información técnica relacionada con los productos solicitados.

#### 5. REQUISITOS DE ROTULADO

5.1 El rotulado de los productos contemplados en este reglamento técnico debe contener por lo menos la siguiente información:

5.1.1 Nombre o denominación del producto

5.1.2 Marca comercial

5.1.3 Identificación del lote y fecha de producción

5.1.4 Razón social de la empresa fabricante del producto

5.1.5 Razón social del Importador

5.1.6 País de origen.

5.2 La información de rotulado exigida en este reglamento técnico debe colocarse en el producto, en la etiqueta, envase o embalaje del producto, información que debe ser colocada en el país de origen.

5.3 La información descrita en el rotulado debe ser permanente, legible a simple vista, veraz y completa. La etiqueta a su vez se colocará en alguna parte del producto, en su envase, o en su empaque, en un lugar visible y de fácil acceso, y debe estar disponible al momento de su comercialización al consumidor.

5.4 La información del rotulado deberá estar en idioma español o inglés, sin perjuicio de que pueda incluirse esta información en otro idioma.



Ministerio  
de Industrias  
y Productividad

Calle Yáñez Pinzón N26-12  
Entre Av. Colón y la Niña  
Edificio Rigel  
PBX: 02 3948 76 0  
[www.mipro.gob.ec](http://www.mipro.gob.ec)  
Quito - Ecuador

## 6. ENSAYOS PARA EVALUAR LA CONFORMIDAD

6.1 Los métodos de ensayo utilizados para verificar los requisitos de los productos contemplados en este reglamento técnico son los establecidos en las normas ISO 4548-12, INEN-ISO 19438, e ISO 5011 vigentes.

## 7. MUESTREO

7.1 El muestreo para la evaluación de la conformidad de los requisitos de los productos contemplados en el presente Reglamento Técnico, se debe realizar según los procedimientos establecidos por el organismo de certificación de productos.

## 8. DOCUMENTOS DE REFERENCIA

8.1 Norma ISO 4548-12 Métodos de prueba para filtros de aceite lubricante de flujo completo para motores de combustión interna – Parte 12: Determinación de la eficiencia de filtración mediante conteo de partículas, y la capacidad de retención del contaminante.

8.2 Norma INEN-ISO 19438 Filtros de combustible diesel y gasolina para motores de combustión interna – eficiencia de filtración mediante conteo de partículas y la capacidad de retención de contaminantes.

8.3 Norma ISO 5011 Equipo para la limpieza de la línea de admisión para motores de combustión interna y compresores – Pruebas de rendimiento.

8.4 Norma ISO/IEC 17067 “Evaluación de la conformidad. Fundamentos de certificación de productos y directrices aplicables a los esquemas de certificación de producto”.

8.5 Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN-ISO/IEC 17050-1 “Evaluación de la Conformidad –Declaración de la conformidad del proveedor. Parte 1: Requisitos Generales”.

## 9. PROCEDIMIENTO PARA LA EVALUACIÓN DE LA CONFORMIDAD

9.1 De conformidad con lo que establece la Ley No. 2007-76 del Sistema Ecuatoriano de la Calidad, previamente a la comercialización de los productos nacionales e importados contemplados en este Reglamento Técnico, los fabricantes nacionales e importadores deberán demostrar su cumplimiento a través de un certificado de conformidad de producto, expedido por un organismo de certificación de producto acreditado o designado en el país, o por aquellos que se hayan emitido en relación a los acuerdos vigentes de reconocimiento mutuo con el país, de acuerdo a lo siguiente:

a) **Para productos importados.** Emitido por un organismo de certificación de producto acreditado, cuya acreditación sea reconocida por el OAE, o por un organismo de certificación de producto designado conforme lo establece la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad.





Ministerio  
de Industrias  
y Productividad

Calle Yáñez Pinzón N26-12  
Entre Av. Colón y la Niña  
Edificio Rigel  
PBX: 02 3948 76 0  
[www.mipro.gob.ec](http://www.mipro.gob.ec)  
Quito - Ecuador

**b) Para productos fabricados a nivel nacional.** Emitido por un organismo de certificación de producto acreditado por el OAE o designado conforme lo establece la Ley del Sistema Ecuatoriano de la Calidad.

**9.2** Para la demostración de la conformidad de los productos contemplados en este Reglamento Técnico, los fabricantes nacionales e importadores deberán demostrar su cumplimiento a través de la presentación del certificado de conformidad según las siguientes opciones:

**9.2.1** Certificado de conformidad de producto según el Esquema de Certificación 1a establecido en la norma ISO/IEC 17067, emitido por un organismo de certificación de producto [ver numeral 9.1, literales a) y b) de este Reglamento Técnico].

**9.2.2** Certificado de conformidad de producto según el Esquema de Certificación 5, establecido en la norma ISO/IEC 17067, emitido por un organismo de certificación de producto [ver numeral 9.1, literales a) y b) de este Reglamento Técnico], al que se debe adjuntar el Registro de Operadores, establecido mediante Acuerdo Ministerial No. 14114 del 24 de enero de 2014.

**9.2.3** Certificado de Conformidad de Primera Parte según la norma NTE INEN-ISO/IEC 17050-1, debidamente legalizada por la Autoridad competente, al que se debe adjuntarlo siguiente:

**a)** Informe de ensayos del producto emitido por un laboratorio acreditado, cuya acreditación sea reconocida por el OAE, que demuestre la conformidad del producto con este Reglamento Técnico o su equivalente, o

**b)** Informe de ensayos del producto emitido por el laboratorio del fabricante que demuestre la conformidad del producto con este Reglamento Técnico o su equivalente, y que se encuentre debidamente legalizado por el responsable del laboratorio.

Para el numeral 9.2.3, el importador debe adjuntar el Registro de Operadores establecido mediante Acuerdo Ministerial No. 14114 del 24 de enero de 2014.

En este caso, previo a la nacionalización de la mercancía, el INEN o las Autoridades de Vigilancia y Control competentes, se reservan el derecho de realizar el muestreo, ensayo e inspección de rotulado, de conformidad con este Reglamento Técnico, en cualquier momento, a cuenta y a cargo del fabricante o importador del producto.

**9.3** El certificado de conformidad de primera parte se aceptará hasta que existan organismos de certificación de producto y laboratorios de ensayo, acreditados o designados en el país de destino, o acreditado en el país de origen, cuya acreditación sea reconocida por el OAE.

**9.4** Los productos de fabricación nacional que cuenten con Sello de Calidad INEN o Certificado de Conformidad INEN, Esquema 5, no están sujetos al requisito de certificado de conformidad para su comercialización.



Ministerio  
de Industrias  
y Productividad

Calle Yáñez Pinzón N26-12  
Entre Av. Colón y la Niña  
Edificio Rigel  
PBX: 02 3948 76 0  
[www.mipro.gob.ec](http://www.mipro.gob.ec)  
Quito - Ecuador

**ARTÍCULO 3.-** Este reglamento técnico entrará en vigencia transcurridos noventa días calendario desde la fecha de su promulgación en el Registro Oficial.

COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE en el Registro Oficial.

Dado en Quito, Distrito Metropolitano, 14 de Agosto del 2014

**Mgs. Ana Elizabeth Cox Vásquez**  
**SUBSECRETARIA DE LA CALIDAD**



## BIBLIOGRAFÍA

- AEADE. (2014). *Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador*. Recuperado el 02 de Noviembre de 2015, de [http://aeade.net/web/images/stories/mayo/ANUARIO\\_2014.pdf](http://aeade.net/web/images/stories/mayo/ANUARIO_2014.pdf)
- Ballesteros, A. (2001). *Comercio exterior: teoría y práctica*. Universidad de Murcia.
- COMEX. (2013). *Ministerio de Comercio Exterior*. Recuperado el 11 de Noviembre de 2015, de [http://www.comercioexterior.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2014/05/informe\\_de\\_rendici%C3%B3n\\_de\\_cuentas\\_2013\\_mce.pdf](http://www.comercioexterior.gob.ec/wpcontent/uploads/downloads/2014/05/informe_de_rendici%C3%B3n_de_cuentas_2013_mce.pdf)
- COMEX. (2015). *Ministerio de Comercio Exterior*. Recuperado el 10 de noviembre de 2015, de <http://www.comercioexterior.gob.ec/comex/>
- Compañías, S. d. (s.f.). *Superintendencia de Compañías*. Recuperado el 8 de Diciembre de 2015, de [http://www.supercias.gob.ec/bd\\_supercias/descargas/ss/20111028102451.pdf](http://www.supercias.gob.ec/bd_supercias/descargas/ss/20111028102451.pdf)
- Ecuador, B. C. (s.f.). *Banco Central del Ecuador*. Recuperado el 13 de Diciembre de 2015, de <http://www.bce.fin.ec/index.php/estadisticas-economicas>
- Ecuador, C. d. (2015). *CINAE*. Recuperado el 19 de Diciembre de 2015, de <http://www.cinae.org.ec/>
- ECUADOR, P. (2015). *PRO ECUADOR*. Recuperado el 30 de Noviembre de 2015, de <http://www.proecuador.gob.ec/faqs/que-son-barreras-arancelarias/>
- Española, R. A. (s.f.). *Real Academia Española - Diccionario*. Recuperado el 2015 de Diciembre de 02, de <http://dle.rae.es/?w=diccionario>
- Financiera, E. (s.f.). *Enciclopedia Financiera*. Recuperado el 5 de Diciembre de 2015, de





<http://www.encyclopediainanciera.com/indicadores-financieros.htm>

Fontaine, G. (2004). *Petróleo y desarrollo sostenible en Ecuador: las apuestas*. Flacso.

GIGA, M. (15 de Octubre de 2010). *MOTOR GIGA*. Recuperado el 02 de Diciembre de 2015, de

<http://diccionario.motorgiga.com/diccionario/chasis-definicion-significado/gmx-niv15-con193509.htm>

Lerma Kirchner, A. E., & Márquez Castro, E. (2010). *Comercio y Marketing Internacional*.

Mercado, S. (2000). *Comercio Internacional I: Mercadotecnia Internacional Importación - Exportación*.

*Cuarta Edición*. Mexico: Noriega Editores.

PROECUADOR. (4 de Marzo de 2013). Recuperado el 14 de Noviembre de 2015, de

<http://www.proecuador.gob.ec/?glossary=balanza-comercial>

SEMPLADES. (2012). *Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo*. Recuperado el 21 de Noviembre

de 2015, de [http://www.planificacion.gob.ec/wp-](http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/01/matriz_productiva_WEBtodo.pdf)

[content/uploads/downloads/2013/01/matriz\\_productiva\\_WEBtodo.pdf](http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/01/matriz_productiva_WEBtodo.pdf)

SENAE. (Diciembre de 2012). *SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR*. Recuperado el 15 de

Noviembre de 2015, de [http://www.aduana.gob.ec/pro/to\\_import.action](http://www.aduana.gob.ec/pro/to_import.action)



**DISEÑO DE TESIS**



**UNIVERSIDAD DE CUENCA**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS**  
**CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

**DISEÑO DE TESIS**

**AUTORES:**

VERÓNICA ALEXANDRA MAILA FIGUEROA

CRISTINA PAOLA ALCÍVAR ARÍZAGA

**DIRECTOR:**

ECON. LUIS SUIN

**TEMA:**

“Análisis del Impacto Financiero causado por los cambios impositivos establecidos por el COMEX, INEN Y MIPRO, sobre el sector importador de vehículos y repuestos en la ciudad de Cuenca en los años 2012-2015. Caso Austral Cía. Ltda.”

**CUENCA-ECUADOR**

**2015**



## 1. SELECCIÓN Y DELIMITACIÓN DEL TEMA DE INVESTIGACIÓN

La presente investigación tiene como base para su estudio las asignaturas de Administración Financiera y Comercio Exterior, herramientas con las cuales realizaremos el Análisis Financiero sobre el sector importador de vehículos y repuestos, en el período comprendido entre los años 2012 y 2015; este examen se realizará en la provincia del Azuay en el cantón Cuenca.

### **Título:**

“Análisis del Impacto Financiero causado por los cambios impositivos establecidos por el COMEX, INEN Y MIPRO, sobre el sector importador de vehículos y repuestos en la ciudad de Cuenca en los años 2012-2015. Caso Austral Cía. Ltda.”

## 2. JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El actual programa de gobierno 2013 – 2017, tiene como uno de sus objetivos principales el diversificar la economía, dinamizar la productividad, garantizar la soberanía nacional en la producción, así como también salir de la dependencia primario-exportadora.

El Ecuador se ha caracterizado siempre por ser un país primario - exportador, esto quiere decir que exporta la materia prima con la cual se fabrican los productos terminados que importa. Es por esto que el mecanismo que está utilizando el actual gobierno para fomentar la producción nacional y disminuir la dependencia de agentes externos es con la aplicación o creación de normativa que de cierta manera restrinja o



controle de manera más estricta las importaciones.

El presente análisis permitirá establecer el impacto financiero por el cual ha tenido que atravesar el sector importador de vehículos y repuestos a causa de la creación de normativas y regulaciones con respecto a las importaciones del mencionado sector.

Se cuenta con información financiera, real y actualizada para realizar la presente investigación, se considera a la compañía Austral como una muestra representativa puesto que actualmente es reconocida en el mercado no sólo local sino a nivel nacional, y presenta un monto importante en sus importaciones alcanzando un valor total de \$ 20'.256.079, 53 por el periodo noviembre de 2012 hasta el 24 de junio de 2015. Para el análisis de la industria se tomará en cuenta a las empresas importadoras de vehículos de la ciudad de Cuenca y a través de encuestas se obtendrá dicha información para finalmente realizar un estudio actualizado del sector para sustentar el presente análisis.

### **3. BREVE DESCRIPCIÓN DEL OBJETO DE ESTUDIO**

El sector automotriz comenzó a desarrollarse a partir de la década de los años 50, donde inició con la fabricación de algunas partes y piezas metálicas para vehículos. La fabricación de vehículos inició en el año de 1973 con un total de 144 u. de un modelo denominado Andino. En la década de los sesenta, la producción de vehículos superó las 5.000 u., cifra que fue ascendiendo a través de los años ya que en el año de

1988 la producción ascendió a 12.127 u. Cuatro años más tarde, a través de la Zona de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela se importaron vehículos de las marcas Chevrolet, Kia y Mazda.

La importación de los vehículos en el sector automotriz ha decrecido a través de los años, según la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana durante el periodo enero - mayo para el año 2012 se importaron 23.877 u., mientras que en el año 2013 fueron importadas 20.883 u. y para el año 2014 se importaron 18.052 u. Por otro lado, la producción nacional de vehículos por ensambladora por el periodo enero - mayo en el año 2012 fue de 24.934 u. y durante el presente año la producción es de 23.126 u., de los cuales 5.055 u. fueron exportados a Colombia. Las ensambladoras que exportaron los vehículos fueron AYMESA y OMNIBUS BB.

Según la Asociación de empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), las ventas de vehículos livianos ha decrecido para el presente año al comparar los periodos enero - agosto desde el año 2012.

Actualmente, las restricciones de importaciones están afectando al sector importador de vehículos. La Compañía Austral ha sido una de las empresas afectadas por estas limitaciones, ya que lo que más le afectó a la empresa es el porcentaje de salvaguardia del 45% que se grabó a la partida de maquinaria de construcción, desde el 11 de marzo del 2015, sabiendo que en el mes de diciembre del 2014, también se le gravó con arancel del 5% a estos ítems, que antes tenían tarifa 0%, obteniendo al momento un arancel total del 50%, lo que no les permite seguir importando; también

se incrementó el 5% en la partida de los chasis para bus, lo que les permite seguir importado pero no en una cantidad como se importaba en periodos anteriores.

Cabe recalcar que el sector automotor tiene una importante participación en la economía del país. La aplicación de salvaguardas, las cuales se caracterizan por ser sobretasas arancelarias de carácter temporal y la limitación de cupos disponibles para la importación son las restricciones que más han impactado al sector; por otro lado, se encuentran las normas técnicas que tienen que cumplir para la importación de sus productos ofertados.

#### **4. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA**

##### **PROBLEMA GENERAL**

- Reducción de ingresos y utilidades de las empresas importadoras de vehículos y repuestos debido a la imposición de barreras normativas y arancelarias.

##### **PROBLEMAS ESPECÍFICOS**

- Afectación directa al sector importador por elevados aranceles y mayores restricciones en la normativa para importar vehículos y repuestos.
- Reducción de la oferta de vehículos y repuestos.

#### **5. OBJETIVOS**

##### **OBJETIVO GENERAL**

- Analizar el impacto financiero causado por los cambios impositivos establecidos



por el COMEX, INEN Y MIPRO, sobre el sector importador de vehículos y repuestos en la ciudad de Cuenca, tomando como caso de estudio la empresa importadora de vehículos y repuestos “AUSTRAL CIA. LTDA.”

## OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Realizar un análisis sobre las normas y regulaciones que han afectado al sector importador automotriz.
- Evaluar los efectos financieros de las distintas regulaciones y normas sobre el sector importador automotriz y la empresa.

## 6. MARCO TEÓRICO

### MARCO TEORICO INTERNACIONAL

Según el libro Negocios Internacionales (2006), describe a continuación algunas de las teorías del comercio internacional:

**1. Mercantilismo:** La primera teoría del comercio internacional se remonta al Siglo XVI. Su principio fundamental es que los países deben reflejar superávit en la balanza comercial, es decir, que las exportaciones superen las importaciones. Así, el país aumenta su riqueza nacional al acumular oro y plata.

Con el fin de lograr el excedente en la balanza, los mercantilistas defendían la intervención gubernamental para restringir las importaciones a través de aranceles y cuotas. Sin embargo, David Hume en 1752 mostró la inconsistencia de esta teoría. Si

un país incrementa demasiado el abastecimiento monetario nacional genera inflación, mientras que el país deficitario tendrá efecto contrario con un desplome en los precios, llevando al equilibrio a largo plazo. Es decir, que el comercio no era un “juego de suma cero”, sino un juego de suma positiva.

**2. Ventaja Absoluta:** El argumento planteado por Adam Smith en su obra *The Wealth of Nations* (1776), para justificar que el comercio no es un juego de suma cero, se basa en las ventajas absolutas, que se explican cuando un país es más eficiente que otro en la producción de una mercancía, como por ejemplo Inglaterra en los textiles, o Francia en la producción de vino. Esta eficiencia está dada por factores como el clima, buenas tierras o especialización acumulada.

La sugerencia de Adam Smith radicaba entonces en que los países debían especializarse en la producción de aquellas mercancías en las que tenía ventajas absolutas, para así posteriormente intercambiarlos con otros países. En otras palabras, el argumento de Smith sostenía que nunca se debía producir en casa lo que se podía adquirir por fuera a un menor costo y así ambos países se ven beneficiados.

**3. Ventaja comparativa:** teoría expuesta por David Ricardo, consistente en que un país debe especializarse en aquellos bienes y servicios que pueda producir de manera más eficiente y adquirir, de otros países, aquellos que produzca de manera menos eficiente.

El fundamento de la teoría de Ricardo radica en que la producción potencial del mundo es mayor con un libre comercio ilimitado que con un comercio limitado. Ya que

los consumidores de todos los países pueden acceder a una mayor cantidad de productos si no hay restricciones comerciales.

Este planteamiento da lugar al concepto económico de rendimientos decrecientes: los rendimientos decrecientes de la especialización ocurren cuando la mayor cantidad de bienes producida en un país mayor en cantidad de unidades de recursos requeridos para producir cada artículo adicional.

La teoría de rendimientos decrecientes tiene fundamento en: no todos los recursos son de la misma calidad, es decir, que si decide aumentar la producción de un determinado producto, deberá adquirir más materia prima, la cual puede que no sea de la misma calidad que la que usó en un principio. Por otra parte, se requieren más recursos como, por ejemplo, tierra, y, en algunos lugares, esta es más fértil que en otros.

Se debe tener en cuenta que algunos productos requieren más de unos factores que de otros, como por ejemplo mano de obra vs. Tierra.

## **TEORÍA DE LOS EFECTOS DE UN ARANCEL**

Según el libro Introducción a la macroeconomía (2013) los efectos fundamentales de un arancel son:

1. Encarece las importaciones del país que lo adopta.
2. Como consecuencia de lo anterior, genera un descenso del consumo

doméstico de importaciones (efecto consumo y efecto comercio).

3. El descenso de las importaciones, favorece un incremento de la producción doméstica sustitutiva (efecto producción). Es decir, los aranceles constituyen un subsidio encubierto sobre las industrias domésticas cuya producción compite con los bienes importados. Por consiguiente, un arancel supone una alteración artificial de la asignación de recursos de la economía.

4. Incrementa la recaudación fiscal (efecto ingreso) favorece una redistribución de la renta desde los consumidores hacia los productores (efecto redistribución).

## **7. MARCO CONCEPTUAL**

### **Resolución No. 011-2015**

En los últimos meses, con el establecimiento de la Resolución No. 011-2015 del COMEX en vigencia a partir del 11 de marzo de 2015, se establecieron sobretasas de carácter temporal, con el propósito de regular el nivel general de importaciones para salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos. El sector automotriz se ha visto involucrada directamente en estas nuevas regulaciones, argumento que motiva la presente investigación.

### **Resolución No. 14 390**

Este reglamento técnico establece los procedimientos de prueba estándar para evaluar el rendimiento de los filtros de combustible diesel y gasolina para motores de



combustión interna, que deben cumplir los productos indicados en el numeral 2, con la finalidad de prevenir los riesgos para la seguridad, proteger la vida de las personas, el medio ambiente y evitar prácticas que pueden inducir a error a los usuarios.

### **Resolución No. 66**

Se establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos clasificados en las sub partidas que se detallan en la resolución.

### **Importación**

Es la acción de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del RÉGIMEN DE IMPORTACIÓN al que se haya sido declarado. (SENAE, 2015)

### **Valor agregado**

Adición neta de Valor que se incorpora a las materias primas o Bienes Intermedios en las distintas etapas del proceso productivo, hasta que ellos se convierten en Bienes De Consumo final. (Eco-finanzas, 2015)

### **Matriz productiva**

Al conjunto que incluye los productos, los procesos productivos y las relaciones sociales resultantes de esos procesos, se denomina matriz productiva. (Planificación, 2015)



### **Balanza comercial**

Es la diferencia entre las exportaciones y las importaciones, es positiva cuando las importaciones son inferiores a las exportaciones y negativa cuando las exportaciones son menores a las importaciones.

### **Barreras comerciales**

Es una restricción que impone el gobierno en el área del Comercio Internacional.

### **Salvaguardia**

Consiste en una sobretasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatoria, con el propósito de regular el nivel general de las importaciones y, de esta manera, salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos. (COMERCIO EXTERIOR, 2015)

### **Régimen aduanero**

Es el tratamiento aplicable a las mercancías, solicitado por el declarante, de acuerdo a la legislación aduanera vigente. (Aduana, 2015)

### **Rentabilidad**

Es la ganancia, beneficio o lucro que se obtiene por invertir un determinado valor.

**INEN:** Instituto Ecuatoriano de Normalización.





**MIPRO:** Ministerio de Industrias y Productividad.

**COPCI:** Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

**COMEX:** Comité de Comercio Exterior

## 8. HIPÓTESIS

### HIPÓTESIS GENERAL

- Los ingresos de las empresas importadoras de vehículos y repuestos de la ciudad de Cuenca disminuyeron debido a la imposición de barreras normativas y arancelarias.

### HIPÓTESIS ESPECÍFICAS

- Los elevados aranceles y las mayores restricciones afectaron de manera directa al sector importador de vehículos y repuestos de la ciudad de Cuenca.
- La oferta de vehículos y repuestos de la ciudad de Cuenca se ha reducido debido a las políticas de gobierno establecidas en los últimos años.

## 9. CONSTRUCCIÓN DE VARIABLES E INDICADORES

VARIABLES	INDICADORES
Análisis del Impacto Financiero del sector importador de vehículos y repuestos en la ciudad de Cuenca	Indicadores financieros

## 10. DISEÑO METODOLÓGICO

### a) Tipo de investigación

La presente investigación es descriptiva, porque describe al sector automotriz; es sistemática, cuantitativa y observacional, porque a partir de la formulación de una hipótesis, se recogen datos para luego procesarlos y analizarlos, interviene directamente el investigador y se pueden establecer conclusiones.

### b) Método de la investigación

En el presente estudio se utilizará el método deductivo y el método descriptivo puesto que se pretende analizar de manera general la situación económica actual del sector importador de vehículos y repuestos, hasta llegar al estudio específico de la empresa AUSTRAL CIA. LTDA.

- **Método de deducción.-** A través del análisis de la información de las empresas importadoras, se obtendrá una visión general del sector automotriz de la ciudad.
- **Método de análisis.-** Análisis de los datos obtenidos a través de las encuestas del sector.
- **Métodos estadísticos.-** Recolección, tabulación y análisis de los datos.
- **Métodos financieros.-** Se utilizará el cálculo de índices financieros para obtener información sobre la rotación del inventario y la rentabilidad.

### c) Población y muestra

Se aplicará el análisis a 7 empresas importadoras de vehículos de la Ciudad de Cuenca.

### d) Métodos de recolección de la información

- **Fuente primaria**

Obtención de información a través de encuestas, las cuales estarán dirigidas a los representantes de cada empresa, para de esta manera obtener la información requerida.

- **Fuente secundaria**

Se acudirá a la información que proporciona el Banco Central del Ecuador, la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), del Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN), COMEX, Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO), boletines informativos, bibliotecas, entre otras.

## 11. ESQUEMA TENTATIVO DE LA INVESTIGACIÓN

OBJETIVOS	ESQUEMA TENTATIVO
<ul style="list-style-type: none"><li>• Realizar un análisis sobre las normas y regulaciones que han afectado al sector importador automotriz.</li></ul>	<p><b>CAPÍTULO I:</b> Marco teórico y descripción de Normas y regulaciones que limitan la importación de vehículos.</p> <p><b>CAPÍTULO II:</b> Antecedentes sobre el desarrollo y funcionamiento del sector importador automotriz y la empresa.</p>



<ul style="list-style-type: none"><li>• Evaluar los efectos financieros de las distintas regulaciones y normas sobre el sector importador automotriz y la empresa.</li></ul>	<p><b>CAPÍTULO III:</b> Análisis de las empresas del sector.</p> <p><b>CAPÍTULO IV:</b> Aplicación práctica en la empresa importadora AUSTRAL CÍA. LTDA.</p> <p><b>CAPÍTULO V:</b> Conclusiones y resultados</p>
--	--

## 12. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES

DETALLE	MES I				MES II				MES III				MES IV			
	SEMANAS				SEMANAS				SEMANAS				SEMANAS			
	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
<b>CAPÍTULO I MARCO TEÓRICO</b>																
<b>CAPÍTULO II RESEÑA HISTÓRICA</b>																
<b>CAPÍTULO III INVESTIGACIÓN DEL SECTOR</b>																
<b>CAPÍTULO IV APLICACIÓN PRÁCTICA EN LA EMPRESA</b>																
<b>CAPÍTULO V CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b>																



### 13. PRESUPUESTO REFERENCIAL

Detalle de gastos	Total
Empastado	10
Copias blanco y negro	10
Copias a color	15
Procesamiento de encuestas	10
Comunicación (Teléfono, celular)	40
Impresión de los capítulos	40
CD	5
Internet	70
Transporte y movilización	60
Alimentación	40
<b>TOTAL ESTIMADO</b>	<b>300</b>



## 14. BIBLIOGRAFÍA

### LIBROS:

- Clemencia Martínez Aldana, Á. C. (2006). *Negocios internacionales. Estrategias globales*. Bogotá: Universidad Santo Tomás.
- María Teresa Freire Rubio, M. Á.-B. (2013). *Introducción a la macroeconomía : teoría y práctica*. Madrid: Esic Editorial.

### SITIOS WEB:

- [www.industrias.gob.ec](http://www.industrias.gob.ec)
- [www.supercias.gob.ec](http://www.supercias.gob.ec)
- [www.comercioexterior.gob.ec/comex/](http://www.comercioexterior.gob.ec/comex/)
- [www.normalizacion.gob.ec](http://www.normalizacion.gob.ec)
- [www.cinae.org.ec](http://www.cinae.org.ec)
- [www.bce.fin.ec](http://www.bce.fin.ec)
- [www.aeade.net](http://www.aeade.net)
- [www.buenvivir.gob.ec](http://www.buenvivir.gob.ec)
- [www.aduana.gob.ec](http://www.aduana.gob.ec)
- [http://www.eco-finanzas.com/diccionario/V/VALOR\\_AGREGADO.htm](http://www.eco-finanzas.com/diccionario/V/VALOR_AGREGADO.htm)
- [http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/01/matriz\\_productiva\\_WEBtodo.pdf](http://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/01/matriz_productiva_WEBtodo.pdf)
- [http://www.aduana.gob.ec/pro/special\\_regimes.action](http://www.aduana.gob.ec/pro/special_regimes.action)
- <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-011-2015.pdf>